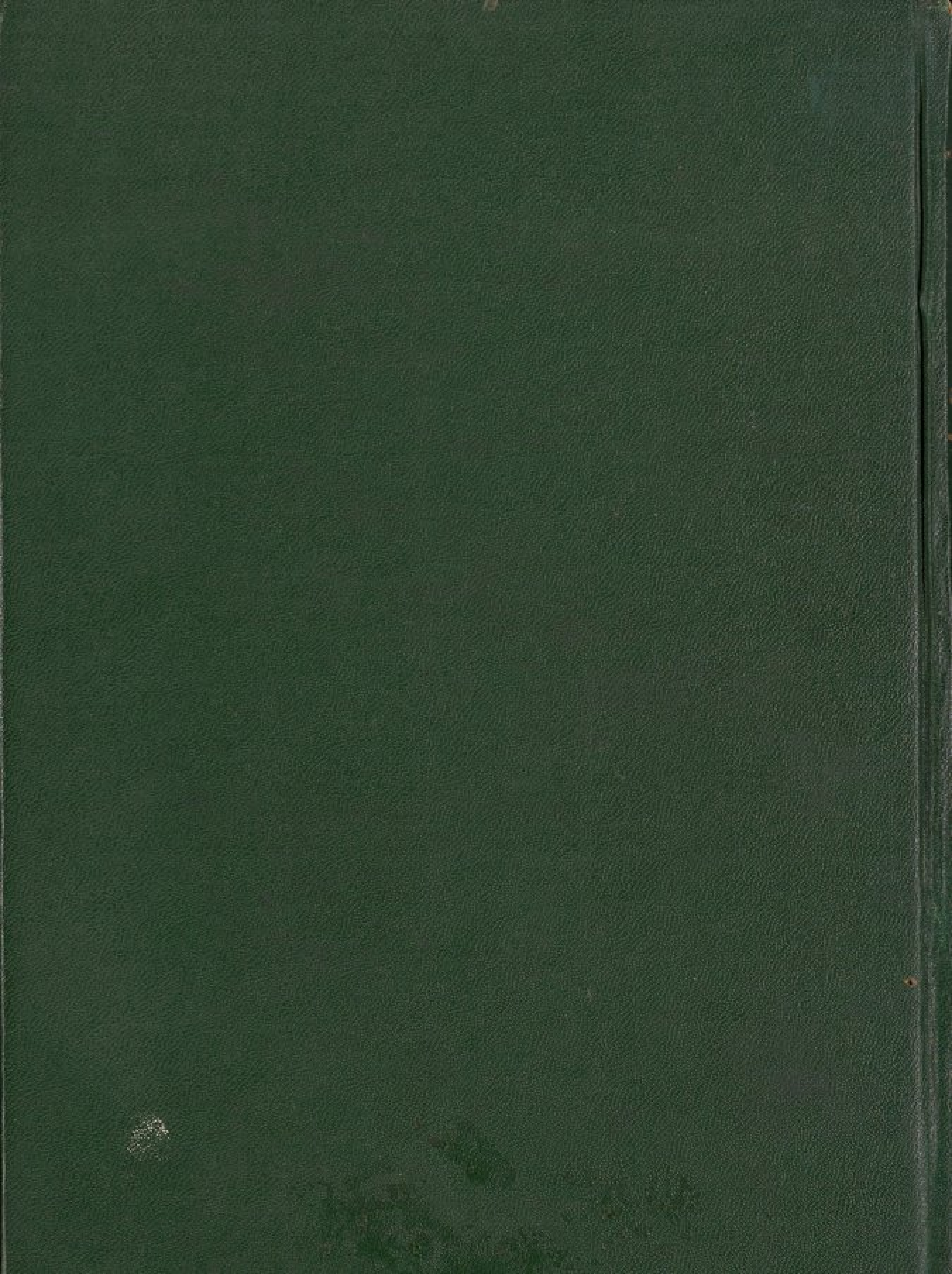




المركز الدولى لقناة السويس

ونظائرها

تأليف

الدكتور عبد الله رشوان

رسالة دكتوراه فى القانون الدولى العام ، حازت درجة
« جيد جداً ، مع التبادل مع الجامعات الأجنبية »

القاهرة

١٣٦٩ هـ — ١٩٥٠ م

مطبعة حجازى

نوقشت هذه الرسالة علناً بكلية الحقوق بجامعة فؤاد الأول فى يوم الخميس الموافق ٢٤ صفر سنة ١٣٦٩ هـ — ١٥ ديسمبر سنة ١٩٤٩ م . وكانت لجنة المناقشة مكونة من :

(١) حضرة الأستاذ الدكتور حامد سلطان

أستاذ القانون الدولى العام بكلية الحقوق بجامعة فؤاد الأول — رئيساً

(٢) حضرة الأستاذ الدكتور شارل روسو

أستاذ القانون الدولى العام بكلية الحقوق بجامعة باريس — عضواً

(٣) حضرة الأستاذ الدكتور على صادق أبو هيف

أستاذ القانون الدولى العام بكلية الحقوق بجامعة فاروق الأول — عضواً

وقد أبدى حضرات رئيس وأعضاء اللجنة كامل تقديرهم لهذه الرسالة ، وقرروا منح مؤلفها درجة :

« دكتور فى الحقوق » بتقدير « جيد جداً » مع تبادل الرسالة مع الجامعات الأجنبية » .

ترجمت هذه الرسالة للغتين الفرنسية والانجليزية.

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على نبيه الكريم

كلمة افتتاحية

جرى التفكير من قديم العصور لتوصيل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر عبر الأراضى المصرية ، وقديماً تم هذا الاتصال فعلا ، ولكن بطريق غير مباشر بأن حفرت عدة قنوات فى عهود متفاوتة ، من الفراعنة للعرب ، وفى أماكن مختلفة شرق الدلتا ، توصل مياه البحر الأحمر بمياه النيل ، وبالتالى بالبحر الأبيض الذى يصب فيه هذا النهر . وكان الغرض من حفر هذه القنوات كلها داخلياً بحتاً محصوراً فى خدمة مصالح مصر والأقاليم التى كان يجمعها بها كيان سياسى واحد ، إذ لم يكن الاتصال الدولى قد انتشر لدرجة تجعل لهذه القنوات صفة أو فائدة عالمية . واندثرت هذه القنوات واحدة بعد أخرى . ومرت قرون عديدة حتى جاءت الحملة الفرنسية لمصر وأجريت فى عهدها دراسات جدية أظهرت فكرة توصيل البحرين توصيلا مباشراً عبر برزخ السويس . ولم تؤد هذه الدراسات للنتيجة المطلوبة منها فى حينها . وظلت الفكرة تتوارى وتظهر وتهذب وتتحور على أيدى أفراد وجماعات ، من عهد الحملة الفرنسية إلى عهد محمد على باشا وخلفائه حتى أذن سعيد باشا ، والى مصر ، إلى فردينان دلسبس بتنفيذ المشروع وحفر قناة بين البحرين مباشرة . ونجحت الفكرة هذه المرة ، وفى ١٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ فتحت القناة المطلوبة التى عرفت باسم « قناة السويس » .

وقد خصصت هذه القناة من البداية لخدمة التجارة الدولية وتسهيل الاتصال

بين سائر شعوب العالم . وظلت أهميتها تتزايد حتى أصبحت اليوم شريانا خطير الأهمية للمواصلات الدولية . واكتسبت بهذه الصفة مكانا أساسياً داخل نطاق القانون الدولى العام الذى يشمل ضمن أبوابه أمر القنوات والمضايق العامة ، من حيث اتصالها بموضوعه ، وينظم مركزها ، سواء بقواعده العامة أو بالمواثيق الاتفاقية التى تعتبر ملحقة به والتى وضعت خصيصاً لبعض هذه المسالك .

والغرض من هذا المؤلف القيام بدراسة شاملة ، لمسناضر ورتها ، للوضع أو المركز الذى تحتله قناة السويس من هذه الناحية الدولية ، أى ماتعلق بتنظيم حق المرور بها وحصانتها والدفاع عنها والإشراف عليها ووضعها بالنسبة لنظائرها ، وغير هذا من المسائل التى تتصل بكيانها الدولى .

وحتي يسهل تتبع دراستفاالموضوع نشير هنا إلى أجزاء البحث وهى أربعة أبواب :

فى الباب الأول ندرس مركز القناة فى الفترة السابقة على صدور معاهدة ١٨٨٨ ، وفى الباب الثانى ندرس هذه المعاهدة دراسة تحليلية شاملة ، وفى الباب الثالث ندرس تطبيق هذه المعاهدة ومركز القناة الدولي وما مر به من عام ١٨٨٨ لليوم ، ونخصص الباب الرابع لدراسة نظائر قناة السويس من قنوات ومضايق دولية ومقارنة مركزها بمركز هذه القناة . وأخيراً نتبع هذه الأبواب بكلمة ختامية عما نراه للمستقبل على ضوء الماضى والحاضر .

الباب الأول

العهد السابق على التنظيم الدولى

(قبل معاهدة ١٨٨٨)

تمر دراسة النظام الدولى لقناة السويس على مرحلة أولى سابقة على المعاهدة التى قررتها الدول عام ١٨٨٨ . و يصادف الباحث عن مركز القناة إبان هذه المرحلة عدة عوامل أولها مواثيق الامتياز ، ثم المبادىء العامة فى القانون الدولى ، وتأتى بجانبها بعض الجهود التى بذلت لتوضيح وتثبيت المركز القانونى للقناة ، وهناك فى النهاية عامل الواقع أى سير الأمور فعلا بالنسبة لهذا الطريق فى تلك الفترة . وسنبحث هذه المسائل فى الفصول الأربعة الآتية :

الفصل الأول

عقود الامتياز

الجهات صاحبة السلطة والسيادة على منطقة معينة هى صاحبة الحق فى الاذن بإجراء أى تغيير أو إنشاء أى طريق فيها . ولما كانت منطقة السويس تقع داخل أراضى مصر ، وكانت تخضع تبعاً لهذا ، فى القرن التاسع عشر ، لحكومة القاهرة ، من ناحية السلطة الفعلية ، ولحكومة الباب العالى ، من ناحية السيادة ، لهذا كان لابد من قبول هاتين الجهتين لأى مشروع بحفر قناة بهذه المنطقة ، وهو ماحصل فعلا ، إذ أصدر والى مصر امتيازاً لهذا الغرض إلى دلسبس عام ١٨٥٤ وآخر عام

١٨٥٦ ، أعقبهما اتفاق بين الحكومة المصرية وشركة القناة عام ١٨٦٦ ، تلاه في نفس السنة أن أصدر سلطان تركيا فرمانا يحمل موافقته الرسمية على المشروع على التفصيل الآتى :

المبحث الأول

امتياز ١٨٥٤

فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ صدر أول صك قانونى فى هيكل النظام الدولى لقناة السويس ، فى شكل امتياز من محمدسعيدباشا ، والى مصر ، إلى فرديناند دلسبس ليكتسب مشروع القناة بمقتضاه صبغة قانونية . وكان دلسبس قد مهد لهذه الوثيقة بمذكرة قدمها للوالى ، فى ١٥ نوفمبر نفسه ، أشار فيها إلى أن كل الأمم من صالحها فتح قناة السويس ويهمها الحياد الدقيق الحصين لهذا الممر [١] .

جاء هذا الامتياز عاما فى نصوصه ، فقالت مادته الأولى :

« يؤلف مسيو فرديناند دلسبس شركة ، نسند إليه إدارتها ، باسم الشركة العالمية لقناةالسويس البحرية ، لحفر برزخ السويس ، واستغلال طريق يخصص للملاحة العامة ، و إنشاء أو إصلاح المدخلين اللازمين ، واحد على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر ، وإقامة ميناء أو ميناءين » .

وقالت المادة السادسة :

« تكون رسوم المرور بقناة السويس ، التى توضع بالاتفاق بين الشركة ووالى مصر و يحصلها وكلاء الشركة ، متساوية دائما لجميع الأمم ، دون أى تمييز خاص لصالح واحدة منها دون غيرها» [٢] .

---

(١) شارل رو L'Isthme et le Canal de Suez ، Charles – Rouz الجزء الأول ، ص ٤٣٧ .

(٢) شارل رو ، المرجع السابق ، جزء ١ ، ص ٤٤٢ وما بعدها .

من هذه النصوص يتضح أن امتياز ١٨٥٤ لم يتعرض صراحة لحياد القناة المزمع حفرها ، أو تنظيمها دولياً ، غاية الأمر تضمنت تسمية « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » أن للمشروع صفة عالمية ، و بينت المادة الأولى أن الطريق الذى ينشأ يكون مفتوحا للملاحة العامة ، أى لجميع الأمم ، دون تحديد لنوع السفن ، تجارية أو حربية ، ودون تعيين لزمن السلم أو زمن الحرب ، و يستفاد من المادة السادسة أن سفن جميع الشعوب تعبر هذا الطريق على وجه المساواة التامة دون أى تمييز .

المبحث الثانى

امتياز ١٨٥٦

تبين أن امتياز ١٨٥٤ مبتسر يعوزه التحديد والايضاح ، ولهذا أعطى والى مصر إلى دلسبس فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، امتيازاً جديداً رتب الشروط الخاصة بالشركة التى ستؤلف لتنفيذ المشروع ، وتضمن أحكام امتياز ١٨٥٤ وحل محله إذ قالت المادة ٢٣ منه « لايعمل بكل النصوص الواردة فى أمرنا الصادر فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وغيرها ، مما يكون متعارضاً مع نصوص و بنود صك الالتزام الحالى الذى يكون وحده امتيازاً بما تضمنه »(١) .

وعن المساواة وحرية المرور نصت المواد ١٤ و ١٥ و ١٧ من هذا الامتياز على ما يأتى :

المادة ١٤ — « نعلن ، عنا وعن خلفائنا ، و بشرط تصديق صاحب الجلالة الامبراطورية السلطان ، أن تكون القناة البحرية الكبرى من السويس إلى بيلوز ، والموانى الخاصة بها ، مفتوحة على الدوام ، كممر محايد ، لكل سفينة

---

(١) شارل رو ، المرجع السابق ، جزء ١ ، ص ٤٤٧ وما بعدها .

تجارية تعبرها من بحر لآخر ، دون أى تمييز أو تخصيص أو تفضيل للأشخاص أو الجنسيات ، بشرط دفع الرسوم وتنفيذ اللوائح التى تضعها الشركة العالمية صاحبة الامتياز لاستخدام القناة المذكورة وملحقاتها » .

المادة ١٥ — « تطبيقا للمبدأ المقرر فى المادة السابقة ، لايجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز ، بأى حال ، أن تعطى لأى سفينة أو شركة أو فرد ميزات أو فوائد لاتعطيها لسائر السفن والشركات والأفراد الآخرين بنفس الشروط » .

وصرحت المادة ١٧ للشركة ، لكى تتمكن من القيام بالتزاماتها ، أن تحصل رسوم مرور ودلالة وغيرها ، بعدة شروط أولها أن « تجبى هذه الرسوم ، دون أى استثناء أو تفضيل ، على جميع السفن بشروط واحدة » .

ومن هذه النصوص يتضح أن الوالى أصدر تصريحا من جانبه ، يرتبط به هو وورثته حكام مصر ، مع اشتراط الحصول على موافقة سلطان تركيا ، صاحب السيادة على مصر ، بأن تكون القناة التى تنشأ مفتوحة على الدوام لمرور السفن التجارية ، وأن يكون مرور هذه السفن على وجه المساواة التامة دون أى تمييز ، مع شرط بديهى هو أن تدفع هذه السفن الرسوم المقررة وتنفذ اللوائح والنظم التى تضعها شركة قناة السويس لاستخدام القناة وملحقاتها من موانى وأرصفة وأحواض وغيرها .

ونص على ألا يكون لشركة القناة الحق فى أن تعطي بعض السفن أو الشركات أو الأفراد ميزات لا تعطيها للآخرين بنفس الشروط والظروف . ونص على وجه الخصوص على المساواة فى الرسوم .

ففيما يتعلق بالسفن التجارية : — كان غرض الوالى واضحا ، إذ أعطيت السفن التجارية ، التابعة لجميع الأمم ، حرية مرور مطلقة فى جميع الأوقات . وقد يفيد عموم النص أن هذا الحق تتمتع به ، ولو نظريا ، السفن التجارية التابعة للدول

التى تكون فى حالة حرب مع مصر وتركيا ، أى أن حاكم مصر تنازل بإرادته عن بعض حقوقه التى يملكها ، مع السلطان ، بمقتضى حق السيادة ، فلا يباشر في « منطقة القناة » الحقوق الحربية المسلم له بها قانونا فى مواجهة السفن التجارية المعادية(١).

وفيما يتعلق بالسفن الحربية : — قد يفهم من الإشارة للسفن التجارية وحدها أن تمنع السفن الحربية جميعها ، وفى كل وقت ، من المرور ، خصوصاً وأن الفكرة التى تغلبت فى ذاك العصر هي أن القناة يجب ألا تكون مفتوحة للسفن الحربية خوفاً من محاولات سدها أو ارتكاب أعمال الحرب فى منطقتها . ولكن هذا المنع الضمنى لايحرم الحاكم الاقليمى من حق الإذن بمرور هذه السفن تطبيقا للقواعد العامة فى القانون الدولى(٢) .

وتقرر المادة ١٤ أن القناة « تكون مفتوحة على الدوام كممر محايد » . فما هي القيمة القانونية لهذا التصريح بالحياد ؟ وهل الحاكم الوطنى يملك أن يعلن من جانب واحد قاعدة ذات نطاق دولى ؟

الرأى الغالب أن التصريح الصادر من جانب والى مصر بأن القناة تعتبر ممرا محايداً لا ينشىء حيادا نافذاً فى وجه جميع الدول الأعضاء في العائلة الدولية ، لسببين : — الأول أن سلطات الخديو ، فيما يختص بالعلاقات الدولية ، محدودة بسلطات السلطان ، ويعترف بهذا صراحة نص المادة ١٤ ، والثانى أنه حتى فى حالة التصديق من جانب السلطان ، فإن هذا يعد تصريحا من جانب واحد ، منح من دولة لشركة خاصة ، وليس معاهدة بين دولتين أو أكثر ، والحياد الدائم

(١) أحمد موسى ، Essai sur le Canal de Suez-Droit et Politique ، ص ٥٢ .

(٢) فوشى Paul Fauchille ، Traité de Droit International Public ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٩٩ .

لا يكون نافذاً بمقتضى تصريح من جانب دولة على منطقة من إقليمها لا تتمتع به وفق القانون الدولى العام ، لأن هذا يؤدى لتقييد الحقوق الحربية المسلم بها للدول الأخرى ، ويجب حتى تتقيد هذه الدول بهذا الحياد أن تكون قد تشاورت فيه وارتبطت به بمقتضى اتفاق بينها أو تكون قد قبلت ضمناً مثل هذا الاتفاق ، الذى يتم بصفة عامة بين عدد من الدول ، وأى دولة لم تربط نفسها بهذا صراحة أو ضمناً تكون غير ملزمة باحترام حياد أعلن من جانب واحد . وكل مالهذا التصريح من أثر قانونى هو أنه قد يحتج به فى مواجهة شركة القناة والسلطة التى أصدرته [١] .

وهناك رأى يقول بأنه وإن لم يوجد اتفاق بين الدول فإن هناك ارتباطا ضمنياً ، وأن الإعلان الصادر من والى مصر يعد إعلاناً من السلطة المختصة ، وهذه الأخيرة وضعت بإرادتها الخاصة بعض قواعد تتفق والمبادىء العامة ، التزمت أن تتبعها وأرادت أن تجعل الدول الأخرى تحترمها ، وهذا التصريح رغم صدوره من جانب واحد يعد ملزما ، ليس فقط فى مواجهة الدولة التى وضعته بل أيضاً فى مواجهة العائلة الدولية جميعها ، التى وضع حاكم مصر لمصلحتها نصاً تستفيد منه ، وأى دولة لها أن تشرع دولياً مادامت القواعد التى تضعها تطابق القانون الدولى المعترف به والمطبق فى الوقت الذى توضع فيه هذه القواعد ، وأن الدول بقبولها هذه القواعد صراحة أو ضمناً تعتبر التدابير التى يضعها المشرع الوطنى كأنها قانون وضعى مكتوب أو مكتسب بالعرف ، وفى الحالة المضادة عندما يكون عمل الدولة

---

(١) الفرد شراباتى Alfred Schiarabati ، De la condition juridique du Canal de Suez auant et après la Grande Guerre ، ص ٥٣ .
هالبرج Hallberg ، The Suez Canal ص ٢٧٩ . ماكس باهون Max Bahon ، Le libre usage du Canal de Suez et sa "Neutralité" ، ص ٥ .
أرنولد ولسون ، The Suez Canal ص ٨٩ .

صاحبة السيادة الذى صدر من جانب واحد غير متفق مع قواعد القانون الدولى المعمول به تظل الدول الأخرى فى حل منه ، ويكون من واجبها رفض قبول انتهاك قانون المدنية ، فالدول التى اعتبرت إعلان حياد القناة فى صك الامتياز قانونيا بمحض إرادتها ، وتستفيد منه وتعده واجب الاحترام ، تكون قد احترمت قاعدة فى القانون الدولى العام ، تلزمها كما تلزم السلطة التى وضعت أسسها أى مصر ، ولكن مثل هذا النظام لا يكون معمولا به إلا فى علاقاتها مع السلطة القائمة بالقاهرة ، ولا يحتج به فى مواجهة الدول الأخرى التى لم ترتبط به [١] .

فكرة الارتباط الضمنى هذه يبدو أنها ليست حقيقة مؤكدة فى القانون الدولى . ولا يعنى هذا أن الامتياز أعطى حقاً للشركة ولم يعط شيئاً للدول ، بل على العكس كسبت الدول حق استخدام القناة فى مواجهة الحاكم الإقليمى ، إذ أن القناة أنشئت بصفة عالمية ، وإن كان إنشاؤها قد جاء نتيجة صك صدر من جانب واحد ويعتمد تنفيذه على إرادة من أصدره دون رقابة من جانب المستفيدين منها ودون وجود ضمانات عامة مادام هذا التنفيذ لم يكن نتيجة التزام متبادل [٢] .

والذى نراه أن مدلول النص فى هذه الناحية غامض ، ولا يمكن ترتيب نتيجة محددة عليه . ولو قلنا بفكرة أن الدول ارتبطت ضمناً بهذا الحياد المعلن فى المادة ١٤ لما كان هناك حاجة للمحاولات التى بذلت لتقرير هذه القاعدة دولياً ، مع أن واقع الحال يتعارض وهذا الرأى تماماً ، كما سنرى ، ولو اتفقنا كلية مع الرأى الآخر لكان فى هذا بعض المجافاة للمنطق ، إذ كيف نلزم السلطان والوالى والشركة فى مواجهة الدول دون أن تكون هذه الأخيرة ملزمة بشىء ، فى حين أن قاعدة الحياد من طبيعتها إيجاد التزام متبادل ، ولو رتبنا على هذا كما يقول أصحاب هذا الرأى أن السلطان والوالى والشركة غير ملزمين أيضاً باحترام هذا الحياد ، لكان فى

---

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٥٣ .

(٢) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣١٦ .

هذا تجريد النص من كل أثر قانونى . وعلى أى حال يمكن القول إن هذا التصريح يؤدى لاحترام القناة وحرية المرور بهـا فى مواجهـة السلطان والوالى والشركة والدول ، فى حالة ماتـكون تركيا غير مشتبكة فى حرب ، ولـكن فى حالة العكس لا يكون للنص أثر فى مواجهة هذه الدولة ولا فى مواجهة أعدائها .

المبحث الثالث

اتفاق وفرمان ١٨٦٦

بعد صدور امتياز ١٨٥٦ كان من اللازم أن يصدق عليه السلطان ، صاحب السيادة على مصر ، وقد سعى دلسبس لهـذه الغاية ولـكن السياسة الانجليزية ، التى عارضت المشروع من البداية وفشلت فى حمل الوالى على رفضه ، سعت لدى السلطان ليرفض التصديق كلية . ولمـا لم تتمكن من ذلك رأت أنه لا أقل من أن تصعبه أملا فى أن تتخلى الشركة عن الفـكرة بعد أن تراها صعبة التحقيق .

وقبل أن يعطى الباب العالى موافقته على الامتياز حاولت الحـكومة العثمانية الوصول أولا لتنظيم مركز القناة دوليا . ففى ٧ ديسمبر سـنة ١٨٥٩ وافقت على دعوة الدول لتنظيم هذه المسألة . وفى ٢٠ من نفس الشهر وجهت هذه الدعوة فى شكل مذكرة قدمت بلندن وباريس ولممثلى الدول بالآستانة . وطلب فى هـذه المذكرة عـدة طلبات منها وضع ضمانات لتامين الملاحة بالقناة على أساس المصالح الخاصة لتركيا والمصالح العامة لأوربا[١] .

وفى ٦ أبريل سنة ١٨٦٣ أبلغت الحـكومة العثمانية سفيرها بلندن برقية تقول فيها إن حياد القناة من المسائل التى يجب أن تحل قبل أن يعطى الباب العالى موافقته على إنشائها[٢] .

---

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٤٧ .

(٢) مقال دافريل D'Avril عن "Négociations Relatives au Canal de Suez" منشور فى "Revue D'Histoire Diplomatique" السنة الثانية ، ١٨٨٨ ، ص ٢٢ .

وأعلن الباب العالى فى ١٨ أغسطس سنة ١٨٦٣ ، تحت تأثير انجلترا ، أنه يعلق موافقته على عدة شروط ، تعد تعديلات جوهرية ، وإذا لم توافق الشركة على هذه الشروط تقوم الحكومتان التركية والمصرية بتنفيذ المشروع . وكان أحد هذه الشروط يتطلب : « ضمانات كافية بأن القناة ستخصص للتجارة فقط ، بمعنى (١) ترتيب مواصفات خاصة فى إنشاء القناة بمقتضاها لا تتمكن السفن الحربية الكبيرة من دخولها (٢) ضرورة الحصول على اتفاق دولى يقرر حياد الطريق المقبل ويقرر أنه يكون مفتوحاً فقط للبحرية التجارية » . وإن الطلب الثانى ، الذى يستلزم الحصول على اتفاق دولى ، سهل الادراك ، ولكن الطلب الأول عسير ، إذ أن سعة السفن التجارية عظيمة لدرجة كبيرة كالسفن الحربية ، واستلزام إنشاء القناة بشكل يحرم السفن الحربية حرماناً طبيعيا من استخدامها سيؤدى إلى قفلها من ناحية الواقع فى وجه السفن التجارية نفسها ، أو على الأقل أغلبها[١] .

وبجانب السياسة المناوئة للمشروع تفاقمت الخلافات بين الشركة ووالى مصر على مسائل أغلبها مالية . وحلت هذه الخلافات نتيجة تحكيم نابليون الثالث امبراطور فرنسا ، الذى تدخل أيضا بنفوذه لدى الباب العالي حتى قبل الموافقة على الامتيازات التى أعطاها الوالى للشركة ، على أن يوضع اتفاق جديد يراعى جانب الحكومة المصرية أكثر مما سبقه ، وتنصب عايه موافقة السلطان .

وتم هذا الاتفاق فعلا فى ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ بين الوالى ، اسماعيل باشا ، والشركة ، وكانت أغلب مواده خاصة بالمسائل المالية والعمال وقناة المياه العذبة ، وغيرها مما يتعلق بنظام الشركة .

وقد ورد فى مقدمة هذا الاتفاق ذكر المواثيق التى كانت قائمة عند صدوره ومنها امتياز سنة ١٨٥٦ . ونص فى المادة ١٧ منه على أن " كل المواثيق السابقة ،

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٠٣ .

من امتيازات واتفاقات ونظم ، تظل قائمة بكل نصوصها التى لاتتعارض مع الاتفاق الحالى »[١] . أى أن كل النصوص السابقة على هذا الاتفاق ، ولم تكن ألغيت قبله ، تظل قائمة ما دامت لا تتعارض مع نصوصه .

ونصت المادة ١٣ من هذا الاتفاق على ما يلى : —

« من المفهوم أن إقامة إدارات جمركية لا يجوز أن يكون عقبة فى سبيل الاعفاءات الجمركية التى يجب أن يتمتع بها المرور العام الذى يتم عبر القناة بواسطة سفن جميع الأمم دون أى تفرقة أو حرمان أو تفضيل لفرد أو جنسية » .

أكدت هـذه المادة الصفة العالمية للقناة وتقديس المساواة بين سفن جميع الأمم . وأطلقت كلمة « السفن » دون تخصيص ، بما يفهم منه أن المرور العام مباح للسفن التجارية والسفن الحربية على السواء ، ولم يعد حق المرور قاصرا على السفن التجارية وحدها ، كما كان الحال فى امتياز سنة ١٨٥٦ .[٢] وفى غير هذه النقطة تظل مواد هذا الامتياز الخاصة بموضوعنا قائمة ولم يلغها اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ لعدم تعارضها مع نصوصه .

وراعى هذا الاتفاق أمن الملاحة بقوله فى المادة العاشرة إن احتلال مصر لأى جزء من الأراضى التابعة للقناة لا يجوز أن يعطل الملاحة .

وأغفل ، كالامتيازات السابقة عليه ، ذكر وقت السلم ووقت الحرب ، بما يثير الشك حول نفاذ هـذه النصوص فى وقت الحرب ، خصوصا الحرب التى تشترك فيها تركيا .

وفى ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ صدر التصديق الرسمى من جانب السلطان[٣] .

---

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٣٩٤ وما بعدها .

(٢) هلدبراندو أكسيولى Traité de Droit ، Hildebrando Accioly International Public جزء ٢ ، ص ١٤١ و ١٤٢ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ص ٣٠٩ .

(٣) مجموعة "Concessions, Conventions, Statutes and Resolutions of the Suez Canal Company, with the Sultan's Firman" ١٨٨٣ ، وثيقة ١٤ ، ص ٤٤ . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٤٩٠ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٠٨ .

ونص فى وثيقة التصديق على الموافقة على تنفيذ مشروع القناة بمقتضى الاتفاق الملحق به ، وهو اتفاق ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ ، والمواثيق والاتفاقات المذكورة بهذا الاتفاق والتى تعد جزءا لا يتجزأ منه .

و بموافقة السلطان ، صاحب السيادة على مصر ، حازت المواثيق التى انصب عليها التصديق جميع إجراءاتها الشكلية الرسمية .

الفصل الثانى

المبادىء العامة

درسنا فى الفصل الأول الأحكام الواردة فى صكوك الامتياز ، ولمسنا قصورها عن أن تعطينا حلا كاملا لمركز قناة السويس والمرور بها . ولما كان حفر برزخ السويس قد أوجد طريقا بحريا هاماً أفاد التجارة العالمية وكون عنصراً جديداً خطيراً فى العلاقات الدولية ولم تكن الدول قد قررت له نظاماً خاصاً بعد ، كان من اللازم البحث عن حقيقة مركز هذا الطريق وموقعه بين قواعد القانون الدولى العام السائد ، والوصول لمعرفة : هل المبادىء العامة فى هذا القانون تعطينا حلولا واضحة تبين حقيقة هذا المركز ، وتكفل سلامة القناة على الدوام ، ولو من الناحية النظرية ، وتجنبها أخطار الحرب أو احتكارها لمصلحة دولة بمفردها ؟ وهل فى تاريخ القانون الدولى نظائر تهدى لحل هذه المشكلة ؟ وهل يمكن أن تطبق عليها بعض القواعد التى أقرتها الشعوب للالتزام بها فى علاقاتها مع بعضها ؟ وإذا كان كذلك ، ماهى هذه القواعد ، وماهى الحقوق التى تعطيها والواجبات التى تفرضها ؟

كانت هذه المسائل محل خلاف كبير بين الفقهاء ، مرجعه أن قناة السويس

أدخلت حالة جديدة فى القانون الدولى ، دون سابقة محددة يهتدى بها . ومن الفقهاء من رجع للحالات التي يربطها بالقناة بعض الشبه من حيث طبيعتها أو النظم الخاصة بها ، كالمضايق والموانى والطرق الداخلية ، وطبق عليها النظام الذى يقرره القانون الدولى لواحدة من هذه ، ومنهم من أوجد لها مركزاً جديداً هو مزيج من عدة قواعد ، ومنهم من عجز عن ايجاد حل من المبادىء العامة ورأى ضرورة إيجاد اتفاق بين الدول لتنظيم هذه الحالة . وسنبحث كلا من هذه النظريات فيما يلى :

النظرية الأولى — القنوات الصناعية تشبه المضايق [١] :

أولى الحالات التى يراها العقل قريبة الشبه بالقنوات حالة المضايق التى ربطت الطبيعة بها بحرين حرين دون تدخل الإنسان .

وقال البعض ، تأييداً لهذه الفكرة ، إن القاعدة الشهيرة التى وضعها جروتيوس وهى «حرية البحار mare liberum » تعتبر كافية لحل مشكلة القنوات ، إذ البحار ملك عام لجميع الشعوب ، والدولة التى تجعل مياه البحر تجرى برضائها على جزء من إقليمها تكون قد قبلت ضمناً إلحاق هذا الجزء بالبحر العام ويصبح حراً للجميع كما هى الحال فى المضايق الطبيعية .

واستند آخرون مباشرة إلى مبدأ حرية المضايق ، الذى أقره الجميع ، ويقولون إن القنوات البحرية ، وهى مضايق حقيقية صناعية ، تعد كالمضايق الطبيعية من

---

(١) روسينيول Rossignol ، Le Canal de Suez ، ص ١٦١ و١٦٢ و ٣٦٤. لورنس ، Essays on some disputed questions in modern International Law ص ٤٢ . بيار Biard ، Le Canal Interocéanique et son régime juridique ص ١١٣ و ١٢٥ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ص ٣٠٩ . كامان Camand ، Etude sur le régime juridique du Canal de Susz ص ١٩٨ . أوبنهايم ، International Law ، جزء ١ ص ٥٦١ و٥٠٢ و ٦٣١ . لاتور ، La Mer Territoriale ، ص ٨١ . دى فليكس ، L'independance de L'Egypte et le Régime International du Canal de Suez ص ١٠٠ .

ملحقات البحر ، ويجب أن تظل مثلها مفتوحة للمواصلات الدولية ، لأن المضايق التى توصل بحرين حرين وتهم مصالح جميع الدول لايمكن أن تصبح فى ملكية دولة واحدة ، ويجب أن تبقى حرة لجميع السفن ، ولاتخرج عن ذلك القنوات الصناعية الموصلة بين البحار العامة . وقد تأثر الشراح ، الذين أقروا وجهة النظر هذه ، بكون هذه القنوات تؤدى جغرافياً نفس المهمة التى تؤديها المضايق الطبيعية ، وهى المرور بين بحرين ، وتشبهها من ناحية الطبيعة الظاهرة ، دون نظر لمنشأ كل .

وقال هولاند إن مميزات قناة السويس هى مميزات مضيق ضيق واقع بأكمله فى إقليم دولة واحدة ويربط بحرين حرين ، وأن الصفة الصناعية للقناة ليس لها قيمة جوهرية ، وبمضى وقت طويل واستمرار القناة أداة للملاحة يصعب تمييزها عن مضيق طبيعى (١) .

ويترتب على هذه النظرية الموافقة على المرور البرىء للسفن التجارية والسفن الحربية فى وقت السلم . أما فى وقت الحرب ، إذا كانت الدولة صاحبة الاقليم محاربة جاز لها منع أعدائها من المرور ويجوز مباشرة الحقوق الحربية داخل القناة ، وإذا كانت محايدة تظل القناة مفتوحة لمرور جميع السفن التجارية والحربية ، ولا يجوز ارتكاب أى عمل عدائى بداخلها إذ يعد هذا بمثابة اعتداء على حياد المياه الاقليمية لدولة محايدة .

والواقع أن هذه النظرية تتجاهل عدداً من الوقائع الهامة التى يجب مراعاتها عند بحث المركز القانونى للقناة ، ويكون التشبيه صحيحا لو كان الأمر قاصرا على القول بأن القناة تربط جزءين من البحار العامة وتقع كلها فى إقليم دولة واحدة ، ولكن هناك فرقاً جوهريا بين القناة والمضيق يرجع لطبيعة كل ، إذ الأولى

---

(١) دعا هذا الفقيه فى النهاية إلى ضرورة عقد اتفاقات خاصة بين الدول تنظم مركز القناة لصعوبة تحديد هذا المركز فى الحالة الراهنة للقواعد القانونية العامة (دى فليكس ، المرجع السابق ، ص ١٥٥) .

مجرى صناعى أوجدته يد الانسان ، بعكس الثانى الذى هو جزء من الميراث الطبيعى للجنس البشرى ، ويظل التمتع بمزاياه عاما للجميع . ويترتب على هـذا الفارق نتيجة هامة هى أن الدولة التى تولت حفر القناة لها الحق فى فرض رسوم معقولة على المرور بها لتغطية مصاريف المشروع وتعويض أصحاب رؤوس الأموال التى ساهمت فيها ، ولو شبهنا القناة بمضيق لما كان هناك مبرر لهذه الرسوم لأن القواعد العامة فى القانون الدولى لا تقر فرض رسوم على مجرد المرور بالمضايق الطبيعية[1] .

ولو قلنا بهذه النظرية لترتب عليها أن تفقد الدولة ملكيتها على الجزء الذى تعبره القناة ، لأن المضيق الطبيعى لا يدخل فى ملكية الدولة صاحبة شواطئه . وهذه نتيجة غريبة وغير عادلة إذ لا يفهم الانسان كيف نحرم دولة من ملكيتها وولايتها على جزء من إقليمها جزاء لها على قيامها ، لصالح الجنس البشرى ، بحفر قناة على هذا الجزء تروج التجارة وتسهل المواصلات ، دون أن تكون قد تنازلت هى برغبتها عن هذه الملكية والولاية . ولا يوجد تفسير معقول لأن يعتبر العمل الذى تنفذه دولة على إقليمها الخاص ، وليس عمل الطبيعة ، ملكا عاما للجميع .

النظرية الثانية — القناة جزء من إقليم الدولة وتشبه طريقا داخليا[2] :

الصفة الصناعية للقناة هى الحجة الأساسية التى تستند إليها هـذه النظرية ، ويترتب عليها اعتبار القنوات داخلة فى نطاق ملك الدولة التى تجرى على أراضيها . ويقول أنصار هـذا الرأى إنه لو وجد بدل القناة طريق برى فانه يقع تحت

---

(١) يجوز أن تكون هناك بعض الرسوم التى تجبى نظير خدمات تؤديها الدولة صاحبة السيادة على المضيق للسفن المارة .

(٢) لورنس ، عن بعض مسائل القانون الدولى ، ص ٤٩ . بيار ، Le Canal Interocéanique ص ١١٧ . أبريبا Le Detroit de Magellan, Abribat ، ص ٢١٤ . أكسيولى ، فى القانون الدولى العام ، ص ١٤٠ . جودى Régime International de ، Godey la Mer Territoriale ص ٣٥ .

الاشراف الكامل للدولة صاحبة الاقليم ، ولا تتغير حقوق الدولة لو أبدلنا هذا الطريق بخندق ملأناه بماء البحر . وقالوا بألا يوجد شيء يحرم الدولة من حقوقها الكاملة على القناة ، كجزء من إقليمها ، إلا تنازلها بمحض رغبتها .

ويترتب على هذه النظرية النتائج المنطقية التالية : —

(١) فى وقت السلم تكون الدولة صاحبة القناة حرة فى فتحها أو عدم فتحها للدول الأخرى ، ولها أن تفتحها فى الظروف التى تناسبها فقط . (٢) فى وقت الحرب إذا اشتبكت الدولة صاحبة القناة فيها ، تكون القناة داخلة فى ميادين الحرب ويجوز حصرها وحتى تدميرها ، وإذا وقفت على الحياد فانه لايجوزاستخدام القناة لمرور المحاربين ، لأن مرور المحاربين غير جائز على الاقليم البرى المحايد ، والقناة تعتبر ملحقة بهذا الاقليم تطبيقا لهذه النظرية . (٣) للدولة صاحبة القناة أن تزيلها عندما تريد ، وهو نفس الحق الذى تملكه على أى طريق داخلى[1].

وهذه نتائج غير مقبولة ، خصوصا بالنسبة للقنوات الكبرى ذات النفع العام ، لأنها تجافى كثيرا حرية المرور التى أصبحت مبدأ سلم به الجميع لصالح التبادل الدولى ، وتؤدى لخسارة كبيرة للمدنية لو استخدمت الدولة صاحبة القناة حقها فى إزالتها .

النظرية الثالثة — القناة تشبه الميناء[2] :

يقول أنصار هذه النظرية إنه لتحديد مركز القناة ، وطبيعة ونطاق حقوق الدولة التى تجرى فى إقليمها ، يجب الرجوع لحالة الخلجان والموانى . ويقولون إن التشابه يبدو للنظر العابر غير دقيق ، لأن أوضح صفة للقناة هى استخدامها كوسيلة للمواصلات بين بحرين بعكس الميناء ، ولكن ليس لهذه الصفة فى نظرهم أهمية من وجهة النظر القانونية ، ولا تغير حقوق الدولة على إقليمها ، لأن العنصر

---

(١) بيار ، Le Canal Interocéanique ، ص ١١٧ .

(٢) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٧١ . لاتور ، عن البحر الأقليمى ، ص ٩٦ .

الأساسي المشترك الذى يسمح بإيجاد تشابه بين الميناء والقناة هو أن مسطح القاع الذى تعلوه مياه كل ، يعد جزءا متمما لاقليم الدولة ، وداخلا فى أملاكها ، وبما أن طبيعتهما واحدة فالمنطق يقضى بخضوعهما لنظم واحدة .

ويقولون إن تطبيقها يؤدى لتلاشى كثير من الصعوبات التى تترتب على النظريات الأخرى ، ففى وقت الحرب يكون للمحايدين الحق فى قبول سفن المحاربين فى موانيهم على ألا يستخدم المحاربون هذه الموانى مركزاً ترابط به سفنهم وقواتهم أو تتخذها قاعدة للعمليات الحربية ، وبالمثل يكون لهم الحق فى السماح للمحاربين بالمرور من القناة بنفس الشروط ، على أن يتم هذا الاذن دون تفضيل أو استثناء تطبيقا لشرط عدم التحيز ، ويكون للدولة التى تجرى القناة بأرضها حق ملكية وولاية عليها فتضع اللوائح اللازمة لها وتنفذها ، وتحصن منطقة القناة ، وتقفلها إذا رأت ضرورة ذلك . وسلموا بأنه إذا كانت هذه الدولة فى حالة حرب يكون للدولة المعادية حق إنزال قواتها داخل القناة وغزوها وحصرها أو حتى تدميرها ، وتفاديا لنتائج هذه الحالة قالوا بإيجاد معاهدة حياد تضمن سلامة القناة وبقاءها مفتوحة .

هذه النظرية غير مقبولة لأن صفة المرور ليست ذات أهمية ثانوية كما يقولون ، بل هى الهدف الأساسى الذى يتحكم فى مركز القنوات بصفة عامة ، ولأن تشبيه القناة بالميناء يجعل مرور المحاربين خاضعاً لارادة الدولة صاحبة الاقليم ، فلو كانت هذه مشتبكة فى الحرب فإنها تحرم المرور على أعدائها ، ويكون لهؤلاء حق مهاجمة القناة وحتى تدميرها ، ولو كانت على الحياد يمكنها أيضا منع المحاربين جميعهم من المرور لأن للدولة المحايدة أن تحرم عليهم جميعاً دخول موانيها ، وهو أمر غير مقبول حتى أن واضعى النظرية أنفسهم قالوا فى النهاية بضرورة إيجاد اتفاق يضمن تفادى هذه النتائج .

النظرية الرابعة — للقنوات صفة مزدوجة :

هناك آراء تدور حول فكرة أن القنوات لا هي داخلية وملحقة باقليم الدولة تماما ، ولا هى دولية وملحقة بالبحار العامة تماما .

وقال البعض إن القناة طريق بحرى تابع لإقليم الدولة التى يمر بها ، وأن هذه الدولة قبلت تحميله بارتفاق مرور لصالح جميع الشعوب ، وهذا على الخصوص بالنسبة لقناة السويس [١] . ولا يعود هذا الرأى للمبادىء العامة بل يستمد تكييفه من الاتفاق أو العقد أو الامتياز الذى تقبله الدولة صاحبة الإقليم ، وقد تقره الدول الأخرى أيضاً ، لأنه لا يوجد فى القواعد العامة مايبيح تقرير حق ارتفاق على جزء من إقليم الدولة دون قبول من جانبها .

وقال دى بستمانت إن القناة تجمع بين صفتين متعارضتين فى الظاهر ، إذ تعد ممراً داخلياً وطريقا دوليا فى نفس الوقت . ورتب على هذه الصفة المزدوجة أن الحرب التى لا تشترك فيها الدولة صاحبة الإقليم لا تؤثر على القناة ، باعتبارها طريقا داخليا ، وإذا اشتركت هذه الدولة فى حرب لا تتأثر القناة بذلك أيضا ، باعتبارها طريقا دوليا [٢] . وهذا رأى غامض ومبتسر ، وقال صاحبه به اجتهاداً لضمان سلامة القناة فى حالة الحروب ، ولكنه لا يقوم على أسس وحجج واضحة [٣] .

---

(١) كامان ، عن قناة السويس ، ص ١٠١ .

(٢) بيار ، Le Canal Interocéanique ، ص ١٢٢ .

(٣) قال جورج سل أخيرا أن القنوات مداخل صناعية للبحار ، وتؤدى خدمة دولية عامة ، وتعد أصلا جزءا من المياه الداخلية وجزءا من ملك الدولة التى تجرى على أرضها ، ولكنها توضع أحيانا تحت نظام قانونى دولى لتحقيق الغرض المخصصة له وهو حرية الملاحة الدولية . وانتهى إلى الاعتراف بأن مركز القنوات غير واضح فى المبادىء العامة للقانون الدولى . (جورج سل Georges Scelle ، Droit International Public ، باريس سنة ١٩٤٤ ، ص ١٠٣) .

صعوبة إيجاد حل واضح :

استعرض لورنس وضع قناة السويس على هدى النظريات المختلفة ، وقال إنها لاتعد جزءاً من البحر كمضيق طبيعي ، ولاتعد فى مركز طريق برى عادى أو طريق مائى واقع بأكمله فى إقليم دولة واحدة ، وبين أنه يتحكم فى مركزها ، من ناحية الواقع ، عدد من الاعتبارات المتناقضة التي يؤدى الاهتمام ببعضها وإهمال الأخرى إلى الارتباك ، مع أهميتها جميعاً من الناحية القانونية ، وهى :

(١) قناة السويس بوغاز ضيق بين بحرين حرين (٢) تقع بأكملها داخل إقليم دولة واحدة (٣) إنها مجرى صناعى (٤) ضيقة لدرجة تجعل استخدامها للاغراض الحربية سبباً يؤدى لقفلها فى وجه التجارة (٥) أنشئت وتدار بواسطة شركة تجارية ، بمقتضى امتياز صدر من الوالى وصدق عليه السلطان (٦) للشركة حق ، معترف به ، فى فرض رسوم على السفن التى تستخدم القناة (٧) لهذه القناة صفة دولية ، لحد ما (٨) تدخلت الدول مراراً فى أمرها ، كما حدث فى عامى ١٨٧٣ و ١٨٨٢ (٩) السيادة على الإقليم الذى شقت عليه القناة يتمتع بها السلطان من الناحية القانونية ، ولكن من ناحية الواقع تباشر الحكومة البريطانية ، على هذا الطريق إشرافاً فعلياً يفوق مايتمتع به أصحاب السيادة القانونية عليه ، خصوصاً بعد سنة ١٨٨٢ .

ويرى لورنس أن استعراض هذه النتائج التى تترتب على عدد من الأوجه المختلفة يؤدى لثلاث نظريات ، كل نظرية إذا وقفت وحدها تؤدى لنتيجة قانونية معينة ، فواحدة تؤدى إلى أن القناة تعد من الناحية القانونية كمضيق ضيق بين بحرين حرين ، وثانية تؤدى إلى أنها طريق مائى داخلى يخضع بالكلية لسلطة الدولة صاحبة الإقليم ، وثالثة تؤدى إلى أنها عمل دولى عام واقع تحت إشراف الدول الأوربية الكبرى ؛ وهذا وضع شاذ لانظير له ، ولم تكن هناك قبل الآن قناة أنشئت بهذا الشكل ، وكان لها مثل هذه الظروف . وانتهى إلى القول بأن

القانون الدولى لايضع مجموعة من القواعد الواضحة لتنظيم مركز قناة السويس [١].

وهذه هى النتيجة الراجحة .

الفصل الثالث

آراء وجهود لتنظيم مركز القناة

ذكرنا فى الفصل الأول المواثيق الرسمية التى وضعت لينفذ على أساسها مشروع القناة ، وبحثنا النصوص التى وردت بها خاصة بحرية المرور من هذا الطريق ومبدأ المساواة فى المعاملة ، ورأينا أن هذه النصوص قاصرة عن أن توجد أساساً له أثر قانونى تام بخصوص هذه المسائل ، وعلى الخصوص تقصر عن أن تربط الدول الأخرى وتلزمها باحترام حصانة القناة وحريتها ، أى لم تنظم مركزها دوليا . ودرسنا فى الفصل الثانى المبادىء العامة والنظائر الموجودة فى القانون الدولى ورأينا أنه يصعب على ضوئها تكييف حالة قناة السويس وإيجاد نظام معين يحكم مركزها . لهذا كله يلزم البحث عما يكون قد أبدى من آراء وما بذل من جهود لتلافى هذا القصور والوصول لهذا التنظيم الدولى . وأول ما يصادفنا فى هذا الخصوص اقتراحات مترنخ ودلسبس ، وآراء الهيئات العلمية ، والقرارات التى وضعتها بعض المؤتمرات ، على التفصيل الوارد فى المباحث الآتية :

المبحث الأول

اقتراحات مترنخ ودلسبس

ظهر رأى مترنخ عام ١٨٣٨ ، عندما كانت فكرة القناة محل دراسة جدية

---

(١) لورنس ، Essays on some disputed questions in modern International Law ، ص ٤٩ وما بعدها .

بعـد عصر الحملة الفرنسية ، إذ استشاره محمد على باشا ، والى مصر ، فى أحسن نظام يطبق على القناة ، فأشار هذا السياسى الأوربى بضرورة تقرير حيادها بمعاهدة أوربية ، وأن يكون معنى هذا الحياد أن تقفل فى وجه السفن الحربية والقوات العسكرية . ولما عقدت اتفاقية المضايق (البسفور والدردنيـل) فى ١٣ يوليو سنة ١٨٤١ أشار باتخاذ هـذه الاتفاقية مثالا يحتذى لأنها تحرم على السفن الحربية الأجنبية المرور من البواغيز(١) .

وقدم مترنخ مثل هـذه المشورة إلى دلسبس سنة ١٨٥٥ . وفى سنة ١٨٥٦ اقترح هو نفسه على والى مصر أن يطلب من السلطان عقد مؤتمر دولى باستانبول لوضع اتفاق ينظم الحيـاد الدائم للمرور بقناة السويس ، تجنبا للصعوبات التى قد تنشأ فى المستقبل بخصوص هذا المرور(٢) .

ولمس دلسبس من جانبه غموض مركز القناة وعدم كفاية نصوص الامتياز لضمان حريتها ، فحاول جاهداً أن يتلافى هذا القصور ، ولـكنه رأى ، وقد كثرت الصعوبات أمامه ، ألا يلقى بالمشروع كله فى أحابيـل السياسة الدولية وتمـكين معارضيه من هدمه نتيجة تعليقه على إرادة الدول إذا قدم لها لتنظر مسألة حياده ، وا كتفى مؤقتاً بالاشارة إلى هذا الحياد فى المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ .(٣)

ولم يغفل عن أن يترقب المناسبات المواتية ليصل إلى نص تتفق عليه الدول فى هذا الخصوص ، حتى كانت نهاية حرب القرم عام ١٨٥٦ وخروج فرنسا منها

---

(١) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٧٦ . شراباتى ، عن المركز القانونى لقناة السويس ، ص ٥٤ .

راجت فكرة الحياد هذه فى فرنسا وطلب وزير خارجيتها أن ينص فى اتفاقية المضايق المذكورة على جعل طريق السويس مفتوحا لتجارة جميع الأمم على السواء دون تمييز ، وأن يغلق فى وجه قوات جميع الدول ، فعارضت انجلترا ذلك . (محمد طلعت حرب « قناة السويس » ص ١٩ و ٢٠ و ٢١) .

(٢) شراباتى ، عن المركز القانونى لقناة السويس ، ص ٥٥ . احمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٤٥ . هالبرج ، عن قناة السويس ، ص ٢٧٩ .

(٣) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٧٦ .

منتصرة ، وعقد مؤتمر باريس لوضع معاهدة السلام عقب هذه الحرب فطلب من الامبراطور نابليون الثالث أن يؤيد إدراج النص التالى بهذه المعاهده : —

« (١) تضمن الدول الموقعة حياد قناة السويس البحرية على الدوام .

(٢) لايجوز مطلقا القبض على أى سفينة داخل القناة ، ولا على مسافة أقل من أربعة أميال بحرية من مدخليها على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر .

(٣) لايجوز أن ترابط قوة أجنبية على شواطىء القناة دون موافقة الحكومة المصرية » (١) .

وقد أخفقت هذه المحاولة نتيجة معارضة انجلترا . وأعاد دلسبس الكرة مرة أخرى بأن أرسل فى ٣ مارس سنة ١٨٦٤ مذكرة إلى وزير خارجية فرنسا وضع بها مبادىء أولية لمعاهدة حياد تتفق عليها الدول ، وتختلف قليلا عما سبق اقترحه بمناسبة مؤتمر باريس سنة ١٨٥٦ ، وهذه المبادىء هى : —

(١) إعلان الحياد التام للقناة وحرية المرور لجميع السفن التجارية فى وقت السلم ووقت الحرب ، دون نظر لجنسيتها . (٢) منع السفن الحربية من المرور بالقناة إلا بتصريح خاص من الحكومة المصرية . (٣) منع السفن التى تعبر القناة من إنزال قوات بمنطقة برزخ السويس . (٤) منع الشركة من إقامة تحصينات على شواطىء القناة . (٢)

ويلاحظ أن دلسبس يهدف أصلا لتقرير حياد القناة ، ولكنه أردف هذا بشىء من التفصيل فى اقتراحه الثانى الذى فرق فيه فى المعاملة بين السفن التجارية والسفن الحربية . وراعى فى مقترحيه تخصيص بعض الأعمال بالمنع ، فطلب فى الأول تحريم القبض على السفن داخل نطاق القناة ومنع مرابطة القوات

---

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ص ٦٠ روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٧٩ .

(٢) هالبرج ، عن قناة السويس ، ص ٢٨٠ . باهون ، المرجع السابق ، ص ٦٠ جدد دلسبس مثل هذا المسعى ، دون جدوى ، لدى الحكومة البريطانية أثناء حرب عام ١٨٧٧ بين تركيا وروسيا .

الأجنبية فى هذا النطاق دون موافقة الحكومة المصرية ، وطلب فى الثانى تحريم إنزال القوات ، وكان الأوفق أن ينص بصفة عامة ، توضيحا للحياد ، على تحريم أعمال الحرب وكل الأعمال التى يقصد بها أو يكون من طبيعتها التهيئة للحرب . والبند الرابع من الاقتراح الثانى يعد غير ذى موضوع ، لأن الشركة لا تملك أصلا إقامة تحصينات ، ولكن يظهر أن دلسبس أراد بهذا البند أن يغرى الدول بقبول اقتراحه بأن يبرهن لها أنه يهدف فقط للصالح العام لجميع الشعوب بدليل قبوله حرمان الشركة ، التى يرأسها ويعد صاحب مصلحة كبرى فيها ، من إقامة أية تحصينات على القناة .

المبحث الثانى

آراء الجهات العلمية

لما كانت قناة السويس قد أدخلت على القانون الدولى حالة جديدة ، ولم يكن هناك اتفاق بين الدول يقرر نظامها ، كان من الطبيعى أن يتعرض فقهاء القانون الدولى ومعاهده لبحث مشكلاتها ووضع الحلول اللازمة لتثبيت مركزها . وقد نبهت جمعية العلوم السياسية لحرية الملاحة بالقناة سنة ١٨٥٧ ، وتلتها بحوث وقرارات جمعية القانون الدولى فى سنوات ١٨٧٧ و١٨٧٨ و١٨٧٩ ، وجمعية إصلاح وتقنين القانون الدولى عام ١٨٧٨ ، ثم عصبة السلام عام ١٨٨٢ . وأدلى بعض العلماء بآرائهم منفردين . وسنبحث فيما يلى كل هذه الآراء والمجهودات ، ونشير فى النهاية لوجهة نظر بعض الساسة والعلماء الانجليز .

(١) تقرير جمعية العلوم الأدبية والسياسية :

جاء ضمن أعمال هذه الجمعية ، عام ١٨٥٧ ، تقرير عن الأشغال المتعلقة بقناة السويس قيل فيه : —

« ان برزخ السويس نوع من الوادى يمتد من البحر الأبيض المتوسط للبحر الأحمر . وإن المسائل المترتبة عليه يجب أن تهم كل أصدقاء التجارة والمدنية . وإذا كانت هناك حرية يجب أن يتفق عليها العالم فتلك هى حرية الانتقال . ويمتدح كثيراً فى أيامنا هذه مبدأ حرية المرور . وهذه هى المناسبة التى لامثيل لها لوضع ذلك موضع العمل . فإذا أراد المرء حرية التبادل ، يجب قبل كل شىء تقرير حرية المواصلات فى كل الأماكن » . (١)

عرض هذا التقرير فى بدايته لطبيعة اقليم القناة وأهميته لصالح المدنية . وأشار بصفة عامة لمبدأ حرية المرور والمواصلات ، ونبه إلى ضرورة انتهاز فرصة دخول مشروع قناة السويس فى دور جدى وتقرير هذا المبدأ باتفاق دولى . ولم يتعرض التقرير للتفاصيل ، واقتصر فقط على توجيه الأنظار للموضوع .

(٢) أبحاث وقرارات جمعية القانون الدولى :

تنبهت هذه الجمعية لهذا الموضوع بمناسبة الحرب التى قامت عام ١٨٧٧ بين روسيا وتركيا ، فعينت فى اجتماعها بزوريخ فى ١٣ سبتمبر ١٨٧٧ لجنة لدراسة الوسائل التى تخرج قناة السويس من نطاق قانون الحرب ، وكلف أحد الأعضاء وهو ترافرز توس travers twiss بوضع تقرير وعرضه على اجتماع باريس فى سبتمبر ١٨٧٨ .

وضع توس تقريره ، وقرر فيه أنه يجب وضع معاهدة لحياد هذه القناة ينص فيها على أن تكون الملاحة بها حرة ومباحة فى كل وقت حتى لو كان الباب العالى فى حالة حرب ، مع حرمان أعدائه من المرور ، وأن تشمل المعاهدة نصوصا تحرم ، فى حالة الحرب ، كل حصر أو قبض فى منطقة القناة ، وأن تمتد هذه الحصانة لمسافة بعد طرفى القناة ، لا تتجاوز فى مقدارها المسافة التى يقرر القانون

---

(١) لاتور ، عن البحر الاقليمي ، ص ٨٣ .

الدولى العام تمتعها بالحياد من شواطىء الدولة المحايدة. [١]

وقد انتقد البعض هـذا التقرير على أساس أنه يحرم جميع السفن التابعة لأعداء الباب العالى من المرور بالقناة، وفى هـذا تضييق كبير وإفراط فى مراعاة جانب الدولة صاحبة السيادة فى أمور تساهلت هى نفسها فيهـا بمقتضى المواثيق الصادرة منها والتى أنشئت القناة على أساسها، خصوصا بالنسبة للسفن التجارية [٢].

وكان هذا النقد نفسه سببا فى أنه لما عرض التقرير على الجمعية فى اجتماعها بباريس فى ٤ سبتمبر سنة ١٨٧٨ رأى بلنتشلى **Bluntschli** علاج هذا العيب بالنص على أنه فى حالة ما تـكون مصر وتركيا نفسهما فى حالة حرب أو حلفاء لدولة محاربة، يجب تأمين الملاحة للسفن التجارية حتى تلك التابعـة للدولة المعادية، وتمنع من المرور السفن الحربية وسفن نقل القوات التابعة للعدو فقط.

ولما أجلت الجمعية الموضوع لاجتماع ١٨٧٩ تدخل دى مارتن **de Martens** برأيه وقال بالرجوع لفـكرة تقرير حياد القناة باعتبارها الوسيلة الوحيـدة العملية لوقايتها ضد أعمال الحرب، وعنى بالحياد معنى أكثر دقة مما رآه توس، فقال إن الحياد يجب أن يؤدى لتحريم القناة على السفن الحربية للدول المحاربة جميعها فى وقت الحرب، وأن يباح المرور للسفن الحربيـة فى وقت السلم، وأن تطلق حرية المرور فى الحرب والسلم للسفن التجارية جميعها حتى ما كان منها تابعا للعدو فى وقت الحرب التى تشترك فيها الدولة صاحبة القناة [٣].

وإذا كان اقتراح دى مارتن يبدو أعدل من اقتراح توس، لأنه يؤدى للمساواة فى المعاملة بين سفن الدولة صاحبة القناة وسفن أعدائها، فمن السهل أن

---

(١) تقرير توس عن Neutralisation ou Protection Internationale du Canal de Suez، منشور فى مجلة Annuaire de L'Institut de Droit International، طبعة بروكسل سنة ١٩٢٨، ص ٣٠٨ وما بعدها.

(٢) كامان، عن قناة السويس، ص ١٠٦.

(٣) روسينيول، عن قناة السويس، ص ١٨٥.

يلاحظ إنه غير مقبول من ناحية أن المنع المطلق لاستخدام المحاربين للقناة فى وقت الحرب بالنسبة للسفن الحربية يعتبر عاما لدرجة مفرطة ، فيشمل أيضاً حالة ما تكون الدولة صاحبة القناة على الحياد دون أن توجد ضرورة فى هذه الحالة تدعو لعدم السماح للمحاربين بالمرور .

وفى اجتماع الجمعية ببروكسل عام ١٨٧٩ كانت كل هذه الآراء موضوع مناقشة بجلسة ٢ سبتمبر ، ورأى ارنتز Arntz أن تتولى القناة لجنة دولية ، وأن تخصص ، بشكل ما ، لمنفعة الصالح الدولى . وأيد نومان Naumann نظام الحياد الدقيق ، ولكن الفقهاء الانجليز عارضوا هذا النظام بشدة استناداً إلى الضرورات العملية (١) .

ثم انتهت الجمعية إلى وضع القرار الآتى :

« (١) من المصلحة العامة لجميع الشعوب أن تكون سلامة واستخدام قناة السويس للمواصلات بأنواعها محمية ، بقدر الإمكان ، بالقانون الدولى العام .

(٢) ولهذا الغرض من المرغوب فيه أن تتفاهم الدول فيما بينها لتتصل ، بقدر الطاقة ، لتفادى كل إجراء يمكن أن تضار به القناة أو ملحقاتها أو تعرضها للخطر حتى فى حالة الحرب .

(٣) إذا سببت دولة ما ضرراً لأشغال الشركة العالمية لقناة السويس ، تلزم بقوة القانون ، أن تجبر الضرر الذى سببته ، فى أقصر وقت ممكن ، وأن تعيد الحرية المطلقة للملاحة بالقناة » . (٢)

ويستنتج من البند الأول أن الجمعية ترى أنه ، تطبيقاً للقانون الدولى العام ،

---

(١) كان كل فقيه يتأثر فى رأيه لحد كبير بالمصلحة الخاصة للدولة التى يتبعها ، فكان فقهاء الدول الاستعمارية كانجلترا يعارضون كل نظام يضيق من حق دولهم فى المرور .

(٢) كامان ، دراسة النظام القانونى لقناة السويس ، ص ١١٥ . فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٤ و ٣٢٥ .

لاتوجد قواعد قانونية محددة تلزم الدول باحترام القناة التى حفرت ببرزخ السويس . ولتفادى مايترتب على هذا من نتائج سلمت ، فى البند الثانى ، بضرورة إيجاد اتفاق لحماية القناة والحد من حقوق المحاربين حيالها . ولكن كيف وبأى إجراء ؟ لم يقل النص شيئاً ، ولم يبين عناصر الاتفاق المرغوب فيه .

والنص الوحيد المحدد الذى يشمله القرار هو البند الثالث الذى ينص على التزام الدول بجبر الضرر الذى تسببه لمنشآت الشركة . ومع ذلك يبدو أن لامحل لهذا النص هنا ، لأن هذه المسألة لاتدخل فى نطاق العلاقات الدولية العامة ، بل تقع بين دولة وشركة ، ومن ثم يحلها أساسا القانون الخاص لاالقانون الدولى العام[١] .

ومع أن هذه النصوص ليست إلا رأيا من هيئة علمية مجردة عن الصفة الرسمية إلا أن لها قيمة فقهية كبرى تستمدها من أشخاص العلماء الذين وضعوها ، وكان لها بعض الفضل فى لفت أنظار الدول الأوربية الكبرى للحاجة للتفاهم على صيانة حرية الملاحة بقناة السويس[٢] .

(٣) رأى جمعية اصلاح وتقنين القانون الدولى :

تعرضت هذه الجمعية لمركز قناة السويس ، واستعرضت بعض الآراء فى اجتماعها بفرنكفورت من ٢٠ إلى ٢٣ أغسطس سنة ١٨٧٨ ، ثم اتخذت القرار التالى :

« ترى الجمعية أنه يهم تجارة العالم أجمع أن يتقرر باتفاق دولى أن تكون قناة السويس ، والمنشآت الأخرى المشابهة ، حرة ومفتوحة على الدوام ، وأن تكون بمأمن من الهجمات العدائية فى وقت الحرب »[٣] .

---

(١) كامان ، المرجع السابق ، ص ١١٥ وما بعدها .

(٢) ابريا ، مضيق ماجلان ، ص ٢١٧ .

(٣) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٥ . لاتور ، البحر الإقليمى ، ص ٨٤ .

راعت هذه الجمعية بهذا القرار المصالح التجارية لجميع الشعوب ، ورأت أن يوضع اتفاق دولى يقرر أقصى قدر من الحرية للقناة وسلامتها وقت الحرب ، وبهذا لم تنظر بعين الاعتبار للقيود التى تترتب على حق السيادة للدولة صاحبة القناة أو تفرضها مبادىء الحياد الدقيق .

(٤) قرار الرابطة الدولية للسلام :

تعرضت القناة للخطر واعتدت انجلترا على سلامتها فى صيف سنة ١٨٨٢ [١] . وترتب على هذا اهتمام الرأى العام فى أوربا بمركزها ، ورأت الرابطة الدولية للسلام من واجبها أن تدلى برأيها فى هذه المسألة فأصدرت فى مؤتمرها الذى عقدته بجنيف فى سبتمبر عام ١٨٨٢ قراراً قالت فيه بعد استعراض أهمية هذه القناة :

« إن أى إتلاف لأشغال القناة ، ولو جزئيا ، وأقل عقبة لحرية واستمرار المواصلات بها ، يعد صدمة يتحمل وقعها مباشرة جميع الشعوب . وإن أى محاولة من أى شعب كان ليحتكر لنفسه على القناة أو توابعها حقا يتمتع به وحده بالاحتلال أو الحماية أو الحراسة أو الاشراف ، يجب أن تعد اعتداء ضد الجنس البشرى وعملا نظيراً للقرصنة . ولهذا كله يحق لجميع الأمم وفى مقدمتها الأمم البحرية ، ويجب عليها ، أن تتعاون بصفة مشتركة لاتخاذ الاجراءات التى تحقق للجميع التمتع فى طمأنينة مطلقة بالقناة وتوابعها ، بمقتضى اتفاق مشترك . ولما كان المؤتمر الذى عقد أخيرا فى ترابيا [٢] من انجلترا وألمانيا والنمسا وفرنسا وإيطاليا وروسيا وتركيا ، قد اعترف وحكم بصفة إجماعية بهذا الواجب وهذا الحق كمبدأ ، ولما كانت حرية وطمأنينة القناة وملحقاتها لا تتحقق إلا بحيادها المطلق ، ولما كان إتمام مشروع هذا الحياد يتعلق بالدول الأوربية ، ويعد حياد القناة ناقصا

---

(١) سندرس أحداث هذا العام فى الفصل الرابع .

(٢) فى ضواحى الاستانة . وسندرس مايتعلق بالقناة من أعمال هذا المؤتمر فى المبحث التالى .

إذا كانت الصعوبات التي تترتب على تنفيذه تعالج بطرق لا تستند إلى نفوذ دولى، لهذه الأسباب كلها تقر الرابطة أن حياد قناة السويس وملحقاتها يعتبر داخلا فى نطاق القانون الدولى العام، وأن تحقيق هذا الحياد حق لكل الشعوب المتمدينة وواجب عليها » .(١)

وقد استنتج أحد الشراح من قرار رابطة السلام أن عناصر الحياد التي تلزم هذا الطريق هى :

« عن القناة، يجب أن تكون حرية المرور مكفولة فى كل وقت وفى كل ظرف، برسوم والتزامات وشروط واحدة لجميع السفن، تجارية وحربية، مهما كانت جنسيتها، وأن تلتزم هذه السفن أن لا ترتكب داخل مياه القناة أو ملحقاتها أى عمل حربى مباشر أو غير مباشر، وأن لا تنزل على أى نقطة تشملها الملحقات المذكورة، جنداً أو سلاحا أو عتاداً حربيا. »

وعن ملحقات القناة، كالشاطىء نفسه والمدن والموانى والمكاتب ومسالك المياه العذبة التى تتفرع من النيل، يجب أن تكون فى كل وقت بمأمن من أى احتلال أو اعتداء أو إتلاف أو تغيير أو تعطيل من أى نوع(٢) .

ويلاحظ أن الآراء التى دعت إليها رابطة السلام أوضحت ضرورة تقرير حياد القناة وحل الصعوبات التى تنشأ عن هذا الحياد عن طريق التدخل الدولى الذى ينتهى إلى وضع اتفاق عام ينظم كل هذه الأمور. وكانت الرابطة فى قرارها متأثرة بمسلك انجلترا المنتقد حيال القناة عام ١٨٧٢ (٣) .

(٥) آراء بعض العلماء :

اهتم الشراح منفردين بمشكلة القناة كما اهتمت بها الجمعيات العلمية . وردد

---

(١) دى فليكس، عن استقلال مصر ونظام قناة السويس، ص ٩٩ وما بعدها .

(٢) دى فليكس، المرجع السابق، ص ١١١ .

(٣) كامان، دراسة نظام قناة السويس، ص ١٣٤ . دى فليكس، المرجع السابق، ص ٩٩ .

البعض ما سبق أبدوه فى أبحاث جمعية القانون الدولى ، وأضافوا عليها جديدا تبعا لما جد من ظروف أخصها أحداث عام ١٨٨٢ . ومن هؤلاء ترافرز توس الذى نادى فى تلك السنة بوجوب دعوة ممثلى الدول للاجتماع فى شكل مؤتمر يقرر « أن الحرية الكاملة للمرور بالقناة يجب أن تحترم على الدوام بواسطة المحاربين ، وتلتزم حكومات الدول الموقعة أن تحيط الدول التى لم تشترك فى المؤتمر علما بهذا القرار وتدعوها للموافقة عليه » . (١)

وقال دي مارتن فى سنة ١٨٨٢ إن الأهمية الدولية لقناة السويس لا تجيز لأى دولة احتكارها لفائدتها الخاصة ، ولا أن تكون صفتها الدولية محل اعتراض . (٢)

و بين هـذا الشارح أنه إذا كان من المرغوب فيـه إعلان قناة السويس محايدة حيادا دائما وقت السلم ووقت الحرب فان بعض الدول ، كانجلترا ، لن تقبل هذا الحياد لأنه يمنع استخدام القناة وقت الحرب ، وهـذا ضد مصالحها ، ولهذا اقترح حلا وسطا يوفق بين مصالح الجميع وهو إعلان الحياد الدائم لمصر ، لأن مصير القناة مرتبط بمصيرها ، وأن ينظم هـذا الحياد بمقتضى اتفاق دولى حتى لا يترك أمرها لاحتكار دولة أو دولتين ، وأن تضمن الدول حصانة مصر وحرية الملاحة بالقناة ضد أى اعتداء . و بين أن هذا الحياد لا ينتج أثره إلا إذا كانت مصر مستقلة تماما عن تركيا حتى لا تتبع مصير هذه الدولة صاحبة السيادة عليها وتتعرض لأخطار عديدة ، إذ كل حرب تشترك فيها الدولة العثمانية تدخل مصر

---

(١) مقال توس عن :

De La Securité de la navigation dans le Canal de Suez.

منشور بمجلة :

Revue de Droit International et de Legislation Comparé

بروكسل سنة ١٨٨٢ ، جزء ١٤ ، ص ٥٨٢ .

(٢) لاتور ، البحر الاقليمى ، ص ٨٥ .

والقناة فى نطاقها حتما ويسوغ للدولة المعادية مهاجمتها .(١)

وقال جوزيف لاتور أنه يجب أن يطبق على قناة السويس نظام الموانى المحايدة مع إضافة نصوص مكملة لضمان الحرية المطلقة للمرور ، وأن تقرر لهذا الغرض مراقبة توكل لهيئة دولية دائمة أو لحكومة مصر والشركة أو لممثلى الدول بالقاهرة .(٢)

وأبدى لورنس رأيا جديدا ، كحل يكفل تفادى الاعتراضات التى تهدم الحلول الأخرى ، مضمونه إنشاء دولة بمنطقة القناة تمتد بطولها ولمسافة معينة من جانبيها ، وتكون ذات مركز شبيه بمركز بلجيكا ، وتتمتع بالسيادة على منطقة القناة ، وتوكل لها إدارة المرور والاشراف عليه ، وتقدم عهدا كبلجيكا ، بعدم الالتجاء لأعمال الحرب إلا فى حالة الدفاع عن نفسها ، وتلتزم الدول الكبرى بالامتناع عن مهاجمتها ، وتضمن سلامتها من الأعداء الخارجيين ، بشرط ألا تعرقل هذه الدولة حرية الملاحة بالقناة ، وتتكفل بحفظ الطريق المائى فى حالة جيدة ، ويصرح لها بجباية رسوم يتفق عليها ، وتنص معاهدة الضمان على أن تكون القناة وتخومها مفتوحة لمرور جميع السفن فى كل الأوقات .(٣)

ويعترف لورنس نفسه بأن هناك صعوبات طبيعية وسياسية تكتنف هذا الحل ، أهمها ما ينشأ عن مسألة حدود هذه الدولة ، ومعين المياه العذبة ، والمعارضة التى سيلقاها من جانب الخديو والسلطان وشركة القناة ، لأن فيه إهدارا للحقوق المسلم بها من الجميع لهذه الجهات . ولهذا يتبين أن هذا حل منتقد وعسير التحقيق .

---

(١) مارتن La Question Egyptienne et Le Droit International ، ص ٤٣ .

(٢) لاتور ، البحر الاقليمى ، ص ٨٧ .

(٣) لورنس :
Essays on some disputed puestions in modern International Law ، ص ٦٩ وما بعدها .

(٦) رأى بعض الساسة والعلماء الانجليز :

اتجه هؤلاء فى مناقشتهم لمشكلة القناة اتجاهاً سياسياً أساسه مصلحة انجلترا وحدها بصرف النظر عن المبادىء القانونية أو الصالح الدولى ، وكان محور اهتمامهم ضمان مركز قوى لانجلترا بمصر حتى تتمكن من بسط نفوذها على قناة السويس وضمانها أداة لخدمة المصالح البريطانية .

وقد بدأ هذا الاتجاه عقب افتتاح القناة ، ففى إحدى جلسات مجلس العموم فى أغسطس عام ١٨٧٠ نبه أحد الأعضاء إلى أهمية قناة السويس بالنسبة لاتصال بريطانيا بالهند وضرورة المطالبة بوضع اتفاق أوربى ينظم مركزها وتكون نتيجته صيانة مصالح بريطانيا فيها ؛ وشاركته الحكومة البريطانية هذا الرأى [١] .

وفى ٢ مايو عام ١٨٧٧ صرحت الحكومة الانجليزية أمام مجلس العموم انه إذا كان اصطلاح الحياد معناه منع السفن الحربية التابعة لجميع الأمم من المرور بقناة السويس فى وقت الحرب ، فان بريطانيا لاتقر هذا الحل الذى يحرمها ، فى حالة اشتباكها فى حرب ، من إرسال قواتها للهند [٢] .

وتصدى دايسى ، وهو من فقهاء القانون الدولى ، لهذه المشكلة من زاوية الصالح الخاص لدولته بريطانيا ، فلم يقر فكرة الحياد ولا حتى وضع اتفاق بين الدول ينظم هذه المسألة لعدم ثقته فى أن تضمن هذه الاتفاقات المصالح البريطانية . وقال بأن الحياد ، على أى وجه ، لايضمن حرية اتصال انجلترا بأمبراطوريتها فى الهند ، وأنه لما كانت القناة وسيلة هذا الاتصال ، وحتى تتمكن بريطانيا من

---

(١) فوازان بك Le Canal de Suez ، Voisin Bey ، جزء ٣ ، ص ١٥٩ . باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٤ .

نادت الصحف البريطانية بمثل هذا الرأى بمناسبة توقيع معاهدة لندن الخاصة بالدردنيل والبسفور فى ١٣ مارس ١٨٧١ (فوازان بك ، المرجع السابق ، جزء ٣ ، ص ١٦٣ و ١٦٨ و ١٧٠) .

(٢) فوازان بك ، عن قناة السويس ، جزء ٣ ، ص ١٧٠ . بيار ، Le Canal Interocéanique ، ص ١٢٣ .

الاشراف على هذا الطريق ، فقد نادى بضرورة وضع يدها على برزخ السويس واحتلال مصر ، وأن يظل هذا الغرض أساس السياسة البريطانية فى المستقبل[١] .
وهذا رأى واضح الفساد إذ لاينظر بعين الاعتبار للصالح الدولى العام وفيه أهدار خطير لحقوق الدولة صاحبة القناة .

المبحث الثالث

مركز القناة فى بعض المؤتمرات والاتفاقات

أثيرت مسألة حياد القناة فى بعض المؤتمرات التى عقدت للنظر فى مسألتها أو فى غيرها من المسائل الدولية . وتصدت لهذه المشكلة المؤتمرات التى عقدت بالقاهرة والاستانة فى سنوات ١٨٦٩ و ١٨٧٣ و ١٨٨٢ ، وكذلك مشروع الاتفاق الانجليزى التركى سنة ١٨٨٧ ، على التفصيل الآتى :

(١) المؤتمر التجارى عام ١٨٦٩ :

فى نوفمبر عام ١٨٦٩ عقد بالقاهرة مؤتمر دولى تجارى من ممثلى الدول الأوربية الكبرى . وفى جلسته الأخيرة فى ١٢ نوفمبر صاغ أبحاثه فى عدة مواد ، أفصحت الأولى منها عن رغبة الدول فى أن تعفى الحكومة المصرية كل تجارة تمر بالقناة من رسوم المرور ، وقالت المادة الثانية « من المرغوب فيه أن تعترف جميع الدول بحياد القناة وتضمنه »[٢] .

وهذه مجرد رغبة أبداها هذا المؤتمر قبيل افتتاح القناة ، وفيها تنبيه للدول

---

(١) هالبرج ، عن قناة السويس ص ٣١٤ .
(٢) مقال رولان جاكين Rolin-Jaequemyns عن "Développements Récents des Communications Internationales et Leurs Conséquences pour le Droit des Gens" منشور فى Revue de Droit International et de Legislation Comparé ، المجموعة ٢ ، عام ١٨٧٠ ، ص ٣١٦و٣١٧ .

الكبرى ، دون الدخول فى التفاصيل .

(٢) مؤتمر الآستانة عام ١٨٧٣ :

عقد هذا المؤتمر للنظر فى مسألة رسوم المرور بالقناة والخلاف الذى ثار بخصوصها بين الشركة وأرباب السفن [١] ، وتعرض فى مناقشاته من ٦ إلى ١٨ ديسمبر ١٨٧٣ لمسألة حرية المرور وأصدر تصريحا يقرر فيه « أن تكون الملاحة بقناة السويس عامة للسفن التجارية والسفن الحربية وسفن نقل القوات » . [٢]

ويخالف هذا التصريح ما كانت تقضى به المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ من فتح المرور للسفن التجارية وحدها ، إذ قرر أن حرية المرور تمتد للسفن الحربية والسفن التى تستخدم لنقل القوات . وجاء عاما ، بما يفهم منه ، على عكس فكرة الحياد حسب التفسير السابق لها ، أن سفن المحاربين تتمتع بحق المرور .

ويرى بعض الفقهاء ، على العكس ، أن نص التصريح لايتضمن الاذن بحرية المرور للمحاربين . [٣] ولو كان الأمر كما رأوا لما قبلته بريطانيا .

ويلاحظ أن هذا التصريح وان كان عاما لايكفى لحل الاشكال فى حالة الحرب التى تكون الدولة العثمانية طرفا فيها ، ولم يسلب عدوها حقوقه الحربية على أقاليمها ، ومنها طبعا قناة السويس . ولا يمكن القول أن هذا القرار يتضمن الحرية الكاملة للملاحة بالقناة ، ولا أنه نظم مركزها تنظيما تاما وضمن سلامتها من كل الوجوه ، وان كان يعد سندا لابأس به للمرور بهذا الطريق إذ وضعه ممثلو جميع الدول البحرية تقريبا .

---

(١) حضره ممثلو ألمانيا والنمسا وبلجيكا وأسبانيا وفرنسا وبريطانيا واليونان وإيطاليا والأراضى المنخفضة (هولندا) وروسيا والسويد وتركيا .

(٢) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٨٢ .

(٣) أكسيولى ، القانون الدولى العام ، ص ١٤٢ .

(٣) مؤتمر الآستانة عام ١٨٨٢ :

اضطربت الأحوال بمصر عام ١٨٨٢ ولاح أن بعض الدول الكبرى ، خصوصاً بريطانيا ، ستتدخل فى الأمر وأن الجيش المصرى يستعد لدفع هذا التدخل ، وخيف أن تتعرض القناة للخطر فى غمرة هذه الأحداث ؛ فدعيت الدول لعقد مؤتمر للنظر فى هذه المشكلة . وعقد هذا المؤتمر فعلا بالآستانة فى ٢٣ يونيه ١٨٨٢ [١] ، ووجه عنايته لمنع التدخل المنفرد فى مصر من جانب أية دولة ؛ وأقر فى ٢٧ يونية ميثاقا ينص على أن تمتنع جميع الدول ، أثناء انعقاد المؤتمر ، عن أى تدخل فردى فى مصر إلا فى حالة الضرورة القصوى . وقبل هذا التحفظ الخاص بحالة الضرورة بناء على طلب مندوب بريطانيا .

وفى ١٤ أغسطس أصدر المؤتمر قراراً يشير فيه إلى أن تشكل الدول هيئة بحرية للمراقبة تتولى وضع التدابير اللازمة للمحافظة على سلامة القناة .

واشترطت الحكومة البريطانية لقبول هذا القرار أن يكون فى إمكانها دائما ، فى حالة الضرورة ، أن تنزل قواتها وتستولى على أى نقطة ترى فائدتها فى خط القناة .

ولم يدخل هذا القرار دور التنفيذ وانفض المؤتمر دون نتيجة بعد أن تم للانجليز احتلال مصر فعلا وحل الاشكال وفق رغباتهم . [٢]

(٤) مشروع الاتفاق الانجليزى التركى عام ١٨٨٧ :

بعد أن احتلت انجلترا مصر عام ١٨٨٢ نبتت فكرة البحث عن طريقة لاجلاء القوات البريطانية عن هذا القطر . وتولى الباب العالى من جانبه مباحثة

---

(١) حضره ممثلو ألمانيا والنمسا وفرنسا وبريطانيا وايطاليا وروسيا ، واشتركت فيه تركيا من ٢٠ يولية التالى .

(٢) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣١٩ . كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ١٢٤ .

انجلترا فى ذلك ، وجرت المفاوضات فعلا بين الحكومتين بالآستانة عام ١٨٧٧ ، ووضع مشروع اتفاق يقوم على أساس جلاء القوات البريطانية عن مصر فى مدى ثلاث سنوات ، على أن يكون لانجلترا الحق فى إعادة قواتها لهذا الإقليم فى حالة الاضطرابات الداخلية أو الأخطار الخارجية . ونص فى المادة الثالثة من هذا الاتفاق على حياد قناة السويس وحرية المرور بها لجميع الدول فى وقت السلم ووقت الحرب .

وقد عارضت الدول الكبرى ، خصوصا فرنسا و روسيا ، هذا المشروع لأنه يعطى انجلترا وحدها حقا استثنائيا فى إعادة قواتها لمصر . ولهذا أحجم الباب العالى عن التصديق النهائى على الاتفاق وفشل المشروع .(١)

الفصل الرابع

الواقـــــع

درسنا فى الفصل الأول مواد الامتياز التى تتصل بمركز القناة وحق المرور بها . وفى الفصل الثانى تحرينا القواعد الواردة فى القانون الدولى ، والتى قد تحل المشاكل التى ترتبت على ظهور قناة السويس فى حيز الوجود . ورأينا فى الفصل الثالث المجهودات التى بذلت لتأمين مركز القناة دولياً وسد الفراغ الذى تركته النصوص الواردة فى عقود الامتياز .

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢١ و٣٢٢ و٣٢٣ . شارل رو ، عن برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ١١٥ . لاتور ، البحر الاقليمى ، ص ١٠٧ . دى فريسينيه La Question D'Egypte ، De Freycinet ، ص ٣٦٧ . شرابآتى ، عن قناة السويس ، ص ٧١ . هالبرج ، عن قناة السويس ، ص ٢٨٩ و٢٩٠ .

هذا هو الجانب النظرى فى الفترة السابقة على صدور معاهدة ١٨٨٨ . فما هو الجانب العملى فى تلك المرحلة ؟ وكيف سارت الأمور واقعيا ؟

للاجابة على هذا نقول أن الفترة الواقعة بين افتتاح القناة سنة ١٨٦٩ وصدور معاهدة ١٨٨٨ كانت أغلبها أيام سلم ، وهذه تسير فيها الأمور عادة بشكل طبيعى ويسود التساهل رعاية للصالح العام لسائر الأمم ، وهو ماتم بالنسبة لقناة السويس إذ سمحت مصر منذ افتتاحها بمرور جميع السفن ، تجارية وحربية ، مهما كانت جنسيتها ، ودون أى قيد مادامت هذه السفن تنفذ لوائح الشركة وتدفع الرسوم المقررة [١] .

ولم تخل هذه الفترة من حالات حرب أو شبه حرب . وفى مثل هذه الحالات غير العادية تثار عادة مسائل دقيقة خاصة بمداخل البحار العامة وحرية المرور بها ، خصوصاً بالنسبة لسفن المحاربين . ومن الحروب وأشباهها التى تخللت هذه الفترة ، وكان لها أثر على مركز قناة السويس ، حرب السبعين بين فرنسا وألمانيا عام ١٨٧٠ ، وحرب سنة ١٨٧٧ بين تركيا وروسيا ، وحوادث سنة ١٨٨٢ بين مصر وبريطانيا ، على التفصيل الآتى :

(١) حرب سنة ١٨٧٠ :

كانت حرب السبعين بين فرنسا وألمانيا أول تجربة غير عادية صادفتها قناة السويس . وكانت تركيا ، وهى الدولة صاحبة السيادة على مصر ، على الحياد أثناء هذه الحرب . وسمح للدولتين المتحاربتين باستخدام القناة لمرور

---

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٠٩ . أثيرت فى هذه الفترة بعض مسائل مالية غالبا ، وترتبط بصفة غير مباشرة بمركز قناة السويس ،وكانت نتيجتها تقوية مركز انجلترا بالنسبة لهذه القناة وشركتها ، وأهم هذه المسائل شراء بريطانيا لأسهم الخديو سنة ١٨٧٥ . (ليساج L'Achat des Actions de Suez ، Lessage ص ٨١ وما بعدها) .

سفنهما جميعها [١] . واحترمت هذه السفن مركز القناة بدقة [٢] .

واعتبر سماح مصر وتركيا للسفن الحربية التابعة للمحاربين بالمرور سابقة هامة تفيد أنه فى حالة الحرب التى لا تشترك فيها تركيا يكون لجميع السفن التابعة للمحاربين أن تمر بالقناة دون عائق ، بشرط عدم ارتكاب أعمال عدائية بداخلها . ولكن هذا الاستنتاج لا يمتد لحالة الحرب التى تشتبك فيها تركيا .

(٢) حرب سنة ١٨٧٧ :

فى ٢٤ ابريل ١٨٧٧ قامت الحرب بين تركيا وروسيا . وبهذا تعرضت قناة السويس لتجربة دقيقة بعد أن صارت الدولة صاحبة السيادة عليها فى حالة حرب ، وأصبحت القناة ومصر داخل نطاق الأقاليم المعادية لروسيا ، والتى يحق لهذه الأخيرة أن تهاجمها وتستخدم حيالها كل ما تجيزه لها قوانين الحرب . ولا توجد قاعدة تلزم روسيا بالتنازل عن هذا الحق الذى تخوله لها القواعد العامة فى القانون الدولى ، أو تمنع الباب العالى والحكومة المصرية من مباشرة حقوقهما على منطقة القناة لجزء من أقاليمهما . وخيف كثيراً أن تمارس روسيا حقوقها الحربية على القناة بالاعتداء على سلامتها ، بالحصر أو التدمير أو تعطيل المرور بأى شكل ، خصوصاً وقد قدمت مصر معونة فعلية للباب العالى فى صراعه ضد روسيا . وخيف أيضاً أن تسخر تركيا قناة السويس لخدمة أغراضها الحربية .

---

(١) كان احتمال حضور سفن محاربة مصحوبة بغنيمة محل تبادل وجهات النظر بين حكومات القاهرة والآستانة وباريس . وكانت حكومة الباب العالى قد أصدرت للحكومة المصرية أمراً مبدئيا باعتقال كل سفينة تحضر ومعها غنيمة بقصد عبور القناة . وعارضت فرنسا هذا الرأى . وهذا الاشكال النظرى لم يقع عمليا . (الملف 19/11 الخاص بقناة السويس بمحفوظات قصر عابدين) .

(٢) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٨٠ . شراباتى ، عن قناة السويس ، ص ٥٦ . بالغت احدى السفن الحربية الألمانية فى خلع صفتها المحاربة بمجرد دخولها مياه القناة إذ حيت ببحيرة التمساح ، داخل نطاق القناة ، سفينة حربية فرنسية كانت تحتفل بعيد امبراطور فرنسا . (باهون ، عن حريه استخدام قناة السويس ، ص ٧) .

وكانت انجلترا ، التى وقفت على الحياد فى هـذه الحرب ، صاحبة المصلحة الـكبرى فى سلامة القناة ، فاتخذت تدابير إيجابية لدى المتحاربين كان لها أثر فعال فى صيانة القناة ، إذ وجهت فى ٦ مايو ١٨٧٧ رسالة إلى روسيا تقول فيها :

« ان كل محاولة لحصر القناة أو تخومها ، أو تعطيلها بأى شـكل ، تعتبرها الحـكومة البريطانية تهديدا للهند و إضرارا جسيما بتجارة العالم . ولهذين الاعتبارين ترى حكومة صاحبة الجلالة أن كل عمل من هـذا القبيل يـكون متعارضا مع احتفاظها بموقف الحياد السلبي ، وترجو ألا تـكون احدى الدولتين المتحاربتين راغبة فى ارتـكاب مثل هذا العمل . »

وردت روسيا فى ١٨ مايو ١٨٧٧ على هذه الرسالة بالآتى :

« لاترغب الحـكومة الامبراطورية (الروسية) أبدا فى حصر أو تعطيل أو تهديد الملاحة بقناة السويس . وأنها تعتبر هذه القناة عملا دوليا يهم تجارة العالم ، ويجب أن تبقى بعيدة عن أى اعتداء . » (١)

ويلاحظ أن موقفى انجلترا وروسيا املتهما اعتبارات سـياسية بحتة تستند للمصالح الخاصة لـكل منهما دون ارتـكان على قواعد قانونية قائمة ، لأنه ليس هناك مايمنع روسيا قانونا ، كما بينا ، من أن تعتبر منطقة القناة ميدان حرب إذ هى جزء من الدولة العثمانية التى تقف منها موقف العداء ، ولـكنها أحجمت عن ذلك خصوصا بعد أن هددت انجلترا فى رسالتها بالتخلى عن موقف الحياد إذا تعرضت منطقة القناة للخطر .

وقد وجهت الحـكومة البريطانية لحـكومتى الباب العالى والخديو وشركة القناة مثل المذكرة التى وجهتها لروسيا . وردت الحـكومة العثمانية فى ٢١ يونية ١٨٧٧ على هذا بأنها تؤيد تماماً حرية المرور بقناة السويس لجميع السفن التابعة

---

(١) شراباتى ، عن قناة السويس ، ص ٥٨ .

للأمم المحايدة ، ولكنها فى الوقت نفسه تعتبر قناة السويس جزءاً من الأراضى العثمانية ولم توضع بأى شكل تحت نظام الحياد ، واستناداً لهذا لن تسمح للسفن المعادية بدخولها ، وأوضحت أنها قد اتخذت التدابير الكافية لحماية مدخلى القناة ضد اقتراب السفن المعادية بما يضمن تجنيب هذه المنطقة أضرار الحرب (١) .

وطلب الباب العالى من حكومة القاهرة أن تعمل على أن تظل قناة السويس مفتوحة لكل السفن المحايدة وأن تبقى مقفلة فى وجه كل سفينة معادية ، وأن تعامل السفن الروسية فى الموانى المصرية والقناة نفس المعاملة التى تلقاها فى سائر موانى الامبراطورية العثمانية ، باعتبارها سفناً معادية .

وردت حكومة الخديو على تعليمات السلطان بضرورة تفادى الاجراءات التى قد تعطل مرور المحايدين ، ونبهت إلى ضرورة مراعاة أحكام المادة ١٤ من امتياز ١٨٥٦ .

وأوضحت حكومة الباب العالى للخديو وجهة نظرها بخصوص المادة ١٤ من امتياز سنة ١٨٥٦ ، بأن هذا الامتياز يكمله و يوضحه اتفاق سنة ١٨٦٦ ؛ وأن هذه المادة ، حتى لو أريد تتبع نصها فى حرفيتها وروحها ، لا تؤدى للقول بتقرير حياد القناة ، ولا ترمى إلى تقرير حق المرور لجميع السفن التجارية على وجه المساواة التامة ، وأن السلطات العثمانية تحتفظ بحقها الكامل فى القبض على السفن الروسية التى تدخل منطقة القناة والموانى والمياه المصرية . (٢)

ورأى الخديو أن يساير ، بقدر الامكان ، تعليمات السلطان ، على ألا يترتب عليها أى تعطيل لتجارة المحايدين ، وتولى تدابير الأمن بمنطقة القناة وأقام رقابة بوليسية بطول مجراها ، وأخطر ممثلى الدول ، فى ٥ يولية سنة ١٨٧٧ ، أن الباب

---

(١) الملف 19/11 الخاص بقناة السويس بمحفوظات قصر عابدين

(٢) الملف 19/11 بمحفوظات قصر عابدين .

العالى قرر أن تظل القناة مفتوحة للسفن المحايدة ومقفلة تماما فى وجه السفن الروسية طول مدة الحرب . [١] وكان مركز الخديو دقيقاً بين تعليمات السلطان وموقف انجلترا ومواد الامتياز .

وفى الواقع ظلت الملاحة بقناة السويس بعيدة عن كل تعطيل طول فترة الحرب ، ولم يرتكب أى عمل عدائى داخلها ، وظلت الاشتباكات الحربية بعيدة عن مصر .

(٣) حوادث عام ١٨٨٢ :

فى سنة ١٨٨٢ اشتدت الخلافات بمصر بين الخديو وعرابى باشا ، قائد الجيش ، فرأت انجلترا أن الفرصة مواتية للتدخل واحتلال الأراضى المصرية حتى تشرف ماديا على مصائر قناة السويس وتحقق سياستها الخاصة . ولما استعصى عليها دخول القطر المصرى عن طريق غربى الدلتا يممت شطر القناة لاحتلالها واتخاذها قاعدة لاحتلال مصر .

وفى ٨ يولية كان الأسطول الحربى الانجليزى ببورسعيد . وفى ١٠ يولية صدر الأمر للسفن التجارية الانجليزية بعدم دخول القناة . وفى ٢٢ يولية أصدرت الحكومة البريطانية تعليماتها لأسطولها باتخاذ التدابير اللازمة لاحتلال منطقة القناة . [٢]

وأراد الانجليز أن يغطوا مركزهم ويضفوا على أعمالهم صبغة قانونية ، فاستصدروا من الخديو توفيق تصريحاً تاريخه ٣١ يولية ، هذا نصه :

« يصرح لكم باحتلال كل نقط برزخ السويس التي ترونها مفيدة لحرية

(١) الملف (Canal de Suez) 68/2/1398 بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية) .

(٢) عبد الرحمن الرافعى بك ، الثورة العرابية والاحتلال الانجليزي ، ص ٤١٦ . فوشى ، القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٠ و٣٢١ .

المرور بالقناة وحماية المدن والسكان المجاورين ، وتحطيم كل قوة لا تعترف بسلطتنا . »(١)

وفى ٧ أغسطس أعلنت انجلترا الدول بأنها ستتخذ التدابير المناسبة لحماية القناة ، بمقتضى السلطات المطلقة المخولة لها من الخديو . (٢)

وأصدر الخديو أمراً آخر فى ١٤ أغسطس يقول « ليكن معلومًا لدى السلطات الملكية والعسكرية فى منطقة قناة السويس أن أميرال الأسطول الانجليزى والقائد العام للجيوش البريطانية إنما قدما مصر لإعادة الأمن والنظام إليها ، ولهذا سمحنا لها باحتلال جميع الأمكنة التى يريان فى احتلالها ما يساعد على قمع العصيان ، وعلى هذه السلطات أن تبلغ هذا الأمر إلى كافة سكان منطقة قناة السويس ، وبخاصة إلى موظفى وعمال القناة . ومن يخالف أمرنا هذا يعد خارجا على إرادتنا وينزل به أشد العقاب » . (٣)

بعد هذا أسرع الانجليز فى إتمام احتلال منطقة القناة ، فأوقفوا مرور السفن المعتاد بها وعطلوا سلطة الشركة للمدة اللازمة لتنفيذ خطتهم ، واقتحمت سفنهم الحربية وقواتهم القناة واحتلوا مدنها وموانيها . ولما تم لهم الاستيلاء على منطقتها تفرغوا لمقاتلة الجيش المصرى وانتهى الأمر باحتلالهم القاهرة . (٤)

واتخذت شركة القناة من البداية موقف الاعتراض على كل ما يمس سلامة هذا الطريق . وطلب دلسبس من الدول أن ترسل كل واحدة منها سفينة حربية لمنطقة القناة لحماية حيادها ، واحتج على تصرفات انجلترا مقررا أنها تعد اعتداء على حياد القناة الذى أعلنته نصوص الامتيازات الخاصة بها وتصريح الآستانة

---

(١) شارل رو ، عن برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٧٩ . كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ١٢٨ .

(٢) شارل رو ، المرجع السابق ، جزء ٢ ، ص ٧٩ .

(٣) الرافعى بك ، عن الثورة العرابية ، ص ٤٣٤ .

(٤) الرافعى بك ، عن الثورة العرابية ، ص ٤١٧ . فوشى ، القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٠ و ٣٢١ .

سنة ١٨٧٣ ، واعتداء على القانون الدولى العام .

وأصدر مجلس إدارة الشركة بباريس فى ٥ أغسطس عام ١٨٨٢ احتجاجاً أعلن للدول ، وأيد فيه دلسبس ، وكان مما جاء بنص هذا الاحتجاج « إن الخديو لا يملك تقييد النصوص الصريحة فى صك الامتياز . وإن الشركة لا تقبل الاعتداء على حياد القناة ، وتعلن معارضتها للأعمال التى تستند إلى ادعاءات سياسية غير مشروعة » . (١)

هذا عن موقف الانجليز والشركة . أما عن موقف الجيش المصرى فقد أعلن قائده ، عرابى باشا ، احترام مركز قناة السويس وسلامتها التامة ، ونفذت هذه الخطة فعلا . (٢)

وإذا أردنا الحكم على هذه الأفعال لرأينا أن تصرف بريطانيا لا يخرج عن كونه « اعتداء » ، إن لم يكن على قواعد مقررة دوليا بخصوص القناة ، فهو على الأقل اعتداء على أقاليم تابعة لدولة أخرى لا تملك بريطانيا أن تتولى مهمة إقرار النظام بها . هذا فضلا عن ارتباطها فى مؤتمر ١٨٧٣ باحترام حرية المرور بالقناة ، وموقفها من روسيا فى حربها مع تركيا سنة ١٨٧٧ ، موقفاً أساسه ضرورة إبعاد هذا الطريق دائما عن نطاق الأعمال الحربية وعدم عرقلة حرية المرور بها مهما كانت الظروف حتى لا تضار التجارة العالمية ؛ ولكنها فى سبيل مصالحها نقضت كل هذا ولم تراع حرمة القناة ومنعت المرور بها عدة أيام وضايقته كثيراً فى أثناء عملياتها الحربية التى باشرتها على نطاق واسع بمنطقتها .

وإذا كانت انجلترا قد استندت فى تصرفاتها على تصريح الخديو فإن هذا سند منقوض ، لأن سلطة الخديو مقيدة بحق السيادة الذى يملكه السلطان

(١) فوازان بك ، عن قناة السويس ، جزء ٣ ، ص ١٨٥ .

(٢) حصل دلسبس ، فى ٢٢ يولية ١٨٨٢ ، على تصريح من عرابى باشا يعلن فيه احترامه للقناة والمنشآت التابعة لها . (فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٠ و ٣٢١) .

وبالامتيازات الصادرة للشركة ؛ ولا يملك أن يكل مهمة إقرار النظام بمصر لدولة أجنبية . هذا فضلا عن أن سلطة الخديو ، أثناء حوادث عام ١٨٨٢ ، كانت مقيدة أو موقوفة لحـــد كبير من الناحية الفعلية ، ولم يكن يملك حرية التصرف كاملة .

ولا أدل على صواب القول بعدم مشروعية تصرف بريطانيا من قرار الرابطة الدولية للسلام السابق الإشارة إليه والذى صدر فى أعقاب هذا التصرف وبمناسبته وقيل فيه « إن أى محاولة من أى شعب كان ليحتكر لنفسه على القناة أو على توابعها حقا يتمتع به وحده بالاحتلال أو الحماية أو الحراسة أو الاشراف يجب أن تعد اعتداء ضد الجنس البشرى وعملا نظيراً للقرصنة » [(١)].

وأما عن الجيش المصرى فإنه لم يرتكب أى اعتداء على حرمة القناة وحرية المرور بها ، مع أنه كان يمكنه اتخاذ غير هذا الموقف ، على الأقل قبل احتلال الانجليز لها ، استناداً إلى حق الدفاع عن النفس . وشهد دلسبس نفسه بأن عرابى « كان هو الوحيد الذى احترم حياد القناة ، وأنها إذا كانت بقيت قائمة ومفتوحة لسفن جميع الشعوب ، فإن الفضل فى ذلك يرجع إلى هذا الرجل » [(٢)].

نتيجـــة

رأينا فى هذا الباب أن مركز قناة السويس خضع ، فى الفترة السابقة على معاهدة ١٨٨٨ ، لعدة عوامل منها عقود الامتياز والمبادئ العامة والسير الواقعى للأمور . وخلصنا إلى أن هـذه العوامل لا توصلنا ، لا منفردة ولا مجتمعة ، إلى نظام محدد يطبق على هذه القناة وتلتزم به الدول وسائر الجهات التى لها نصيب

---

(١) راجع رقم ٤ من المبحث الثالث من الفصل الثالث من هذا الباب .

(٢) روسينيول ، عن قناة السويس ، ص ١٢١و١٢٢ .

فى تكييف نظام هذا الطريق . ورأينا أن مصير القناة تحكمت فيه اعتبارات واتجاهات مختلفة ؛ فهى فى نظر بعض الدول ، كبريطانيا ، تارة ممر دولى واجب الاحترام ، وتارة طريق تابع للدولة صاحبة الاقليم يجوز احتلاله وارتكاب أعمال الحرب فى نطاقه ؛ ومرة تتساهل السلطات صاحبة الأمر فتجعلها مفتوحة لجميع السفن مهما كانت صفتها أو جنسيتها ، ومرة تتشدد هذه السلطات فتحرم دخولها على بعض السفن وتفتحها لأخرى . كل هذا سببه عدم وجود نظام واضح ملزم . ولتفادى هذا الاضطراب كان لا بد من إيجاد اتفاق دولى يضع الأحكام التى تنظم مركز قناة السويس وحرية المرور بها بشكل محدد ، وهو ما نادى به الفقهاء وسلم به الجميع . وسنرى فى الباب التالى كيف تحققت هذه الرغبة العامة .

الباب الثانى

معاهدة ١٨٨٨

ندرس فى هذا الباب المعاهدة أو الاتفاقية [١] التى وضعت لتنظيم مركز قناة السويس، ووقعت بالآستانة فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨، والتى يرتكز عليها بصفة أساسية للآن النظام القانونى لهذه القناة. ويقتضينا البحث أن نلم بالجهود والمقترحات التى سبقت توقيعها، والتى تعد بمثابة الأعمال التحضيرية لها؛ ثم نبحث ونحلل أحكام هذه المعاهدة؛ ونتبع ذلك بتكييف نظامها ونقد أحكامها وبيان قوتها الالزامية، كما هو واضح فى الفصول الثلاثة الآتية:

الفصل الأول

الأعمال التحضيرية للمعاهدة

يسبق إبرام المعاهدات عادة جهود أو أعمال تحضيرية تمهد لوثيقتها وتنضج بها نصوصها؛ وهى بالنسبة لمعاهدة ١٨٨٨ ثلاثة: منشور جرانفيل سنة ١٨٨٣، وأبحاث اللجنة الدولية بباريس سنة ١٨٨٥، ومفاوضات الحكومات بخصوص ماوصلت إليه هذه اللجنة، على التفصيل الوارد فى المباحث الثلاثة الآتية:

المبحث الأول

منشور جرانفيل

(٣ يناير ١٨٨٣)

بعد حوادث صيف ١٨٨٢، تنبهت الدول لما يصيب قناة السويس

---

(١) تسمى فى وثائقها الرسمية « معاهدة Traité »، وجري كثيرون على تسميتها « اتفاقية Convention »، والمعنى هنا واحد.

نتيجة عدم وجود نظام محدد متفق عليه دولياً . ورأت انجترا أن تكون الخطوة الأولى من جانبها حتى تخفف حدة النقد الذى وجه لتصرفها حيال القناة ، وتثبت أنها ليست أقل رغبة من غيرها فى تنظيم مركز هذا الطريق العالمى بصفة دولية ، فقررت حكومتها ، بعد شهرين من واقعة التل الكبير ، أن تبدأ محادثات سياسية بخصوص هذه المسألة ؛ واتصل لورد جرانفيل رئيس وزرائها بالحكومة الألمانية مقترحا وضع اتفاق دولى يكفل تأمين حرية المرور بقناة السويس ، فى وقت السلم ووقت الحرب لجميع الأمم ، تحت ضمان الدول .(١)

ولما تلقت الحكومة البريطانية ردا مرضيا من حكومة برلين ، وجه جرانفيل ، فى ٣ يناير ١٨٨٣ ، مذكرة أو منشورا Circulaire من ثمانية بنود إلى ممثلى بريطانيا بفرنسا وألمانيا والنمسا و إيطاليا و روسيا لتقديمها لحكومات هذه الدول . و يقول هذا المنشور :

«من الحوادث الأخيرة(٢) اتجه الاهتمام لقناة السويس ، أولا بسبب الخطر الذى تعرضت له أثناء نجاح الثورة ، وثانيا كنتيجة لاحتلال القوات البريطانية لها ، باسم الخديو ، واتخاذها قاعدة لعملياتها التى قامت بها لمعاونته وسندا لسلطته ، وثالثاً بسبب موقف إدارة شركة القناة وموظفيها أثناء الفترة الحرجة من الصراع . ففيما يختص بالنقطتين الأوليين ، تعترف حكومة صاحبة الجلالة ان حرية الملاحة بالقناة فى كل وقت ومنع سدها أو الاضرار بها بأعمال الحرب مسائل تهم جميع الشعوب ، وترى بصفة عامة أن الاجراءات التى اتخذتها لحماية الملاحة واستخدام القناة باسم حاكم الإقليم ، بقصد تثبيت سلطته ، ليست مناقضة بأى شكل لهذا المبدأ العام . ولكن لتقرير مركز قناة السويس فى المستقبل على أسس محددة على وجه أفضل ، وللحيلولة دون ما قد يجد من الأخطار ، ترى حكومة صاحبة الجلالة

---

(١) هالبرج ، The Suez Canal ، ص ٢٨٤ . باهون ، Le libre usage du Canal de Suez et sa "Neutralité" ، ص ١١ .

(٢) التى وقعت بمصر فى صيف ١٨٨٢ .

ان من المفيد وضع تنظيم بين الدول الكبرى يحقق هذه الأغراض وتدعى الشعوب الأخرى للانضمام اليه فيما بعد ، على الأساس الآتي :

(١) أن تكون القناة حرة لمرور جميع السفن فى كل الأحوال .

(٢) تحدد فى وقت الحرب فترة من الزمن لمرابطة السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة بالقناة، ولا يجوز إنزال قوات أو مواد حربية بداخلها .

(٣) لا يجوز ارتكاب أعمال عدائية داخل القناة أو تخومها ، ولا فى أى مكان بالمياه الإقليمية المصرية ، حتى لو كانت تركيا إحدى الدول المتحاربة .

(٤) لا يطبق النصان السابقان على الاجراءات التى تكون ضرورية للدفاع عن مصر .

(٥) كل دولة تسبب سفنها الحربية ضررا بالقناة تتحمل مصاريف جبر هذا الضرر مباشرة .

(٦) تتخذ مصر فى وقت الحرب سائر التدابير التى فى سلطتها لتنفيذ الشروط التى توضع لمرور سفن المحاربين بالقناة .

(٧) لا يجوز إقامة تحصينات على القناة أو فى جوارها .

(٨) لا يمس الاتفاق الذى يوضع حقوق الحكومة المصرية على إقليمها ، عدا ما ينص عليه صراحة . » [١]

هذا هو منشور جرانفيل الذى أرادت الحكومة البريطانية بمقدمته ، مع اعترافها بضرورة سلامة القناة وحرية المرور بها لجميع الأمم ، أن تدافع عن تصرفها العدائى تجاهها بحجة أنها فعلت ذلك باسم الخديو وصيانة لحقوقه ، وهى حجة واهية كما بينا فى الباب الأول . ومن غير المقبول أن يكون اتخاذ القناة قاعدة

---

(١) من رسالة جرانفيل لممثلى بريطانيا فى ٣ يناير ١٨٨٣ . مقال دافريل D'Avril عن "Négociations Relatives au Canal de Suez"، منشور فى Revue D'Histoire Diplomatique ، السنة الثانية ، ١٨٨٨ ، ص ١ وما بعدها .

للعمليات الحربية وقطعها عن المرور وإنزال القوات بها غير متعارض مع حريتها كما تقول حكومة لندن . ويلمح جرانفيل فى أول المقدمة إلى نسبة الخطر الذى تعرضت له القناة للمصريين وثورتهم ، وهو ما ينقضه الواقع كما سبق بينا .

بعد هذه المقدمة قرر المنشور بعض القواعد التى رأتها بريطانيا أساساً صالحاً تنهض عليه الأحكام التى يتم الاتفاق عليها بين الدول لتنظيم مركز قناة السويس . وأول ما قرره هذا المنشور مبدأ حرية المرور بالقناة بالنسبة للجميع فى كل الأوقات . ثم أورد بعض الضمانات ، لكفالة حرية المرور هذه ، فى البنود الثانى والثالث والسابع التى قالت بتقييد مرابطة السفن الحربية المحاربة بالقناة ومنع انزال وشحن القوات ومواد الحرب داخلها ، وتحريم ارتكاب الأعمال العدائية بها أو بتخومها أو بالمياه الاقليمية المصرية كلها حتى لو كانت تركيا ، صاحبة السيادة على هذه الأقاليم ، مشتبكة فى حرب ، وكذلك تحريم انشاء حصون على القناة أو فى جوارها . واستثنى البند الرابع التدابير التى تتخذ للدفاع عن مصر من تطبيق أحكام الضمانات المذكورة ، عدا تحريم انشاء التحصينات الذى لا يشمله هذا الاستثناء . ووكل المنشور لمصر ، فى بنده السادس ، سلطة تنفيذ القواعد التى توضع للمرور بالقناة وما تستتبعه هذه السلطة من مراقبة تطبيق هذه القواعد . وأشار المنشور للاضرار التى تسببها السفن بالقناة فقال فى بنده الخامس بأن تتحمل الدول التى تتبعها هذه السفن مصاريف جبر هذه الاضرار . وأخيرا نبه فى بنده الثامن لاحترام حقوق الحكومة المصرية فقال بألا يمس الاتفاق الذى يوضع هذه الحقوق ، عدا ما يرد به نص صريح فيه .

وقد لوحظ أن هذا المنشور يترتب عليه بطريق غير مباشر إعطاء الحكومة البريطانية سلطات واسعة على القناة لأن قواتها تحتل الأراضى المصرية ، من سنة ١٨٨٢ ، ويمكنها هذا الاحتلال من مباشرة أو توجيه سياسة الحكومة المصرية والتمتع بما يقرر لمصر من حقوق أو استثناءات .

ولما فطنت الدول التى وجه اليها هذا المنشور إلى هذه النتيجة التى تهدف اليها حكومة لندن أغفلت الرد عليه ، واستلزم الأمر اتخاذ خطوات أخرى .

المبحث الثانى

أبحاث اللجنة الدولية

(باريس عام ١٨٨٥)

بعد اتصالات بين الحكومتين البريطانية والفرنسية [١] صدر بلندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ تصريح خاص بالمالية المصرية ، وقعه ممثلو ألمانيا والنمسا وفرنسا وبريطانيا وإيطاليا وروسيا وتركيا ، ونص فى البند الثالث منه على الآتى :

« لما كانت الدول متفقة على ضرورة التفاوض لتقرير النظام النهائى الذى يضمن حرية استخدام قناة السويس فى كل وقت ولجميع الدول بمقتضى اتفاق دولى ، لهذا تقر الدول السبع الكبرى أن تعقد بباريس فى ٣٠ مارس لجنة من مندو بين تعينهم حكومات الدول المذكورة ، لبحث ووضع اتفاق على أساس تصريح الحكومة البريطانية المؤرخ ٣ يناير ١٨٨٣ ؛ وأن ينضم إلى اللجنة ، بصفة استشارية ، مندوب عن سمو الخديو ؛ ويعرض المشروع الذى تضعه اللجنة على حكومات الدول المذكورة التى تتولى من جانبها الحصول على موافقة الدول الأخرى عليه » . [٢]

---

(١) كامان ، Etude sur le régime juridique du Canal de Suez ص ١٣٧ . شارل رو ، L'Isthme et le Canal de Suez ، جزء ٢ ، ص ٨٥ و٨٦ و٨٧ . فوشى ، Traité de Droit International Public ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢١ .

(٢) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٨٧ و٨٨ . مجموعة تصريحات الحكومات السبع المذكورة عن المالية المصرية ، ص ٠٩ مذكرة مندوبى مصر بمؤتمر لوزان عام ١٩٢٣ ، عن Canal de Suez ، ص ٦ .

بعد هذا عقدت اللجنة المطلوبة بباريس فى ٣٠ مارس ١٨٨٥ فى شكل مؤتمر من مندوبى الدول التى وقعت هذا التصريح ، وانضم إليهم مندوب عن مصر بصفة استشارية . [١] واشتركت فى هذه اللجنة فيما بعد هولندا وأسبانيا . [٢]

وقدم مشروعان تمهيديان ليسير البحث على أساسهما ، [٣] أحدهما قدمه مندوبو فرنسا ، والآخر قدمه مندوبو انجلترا وروعى فيه القواعد التى تضمنها منشور جرانفيل . [٤]

---

(١) جمعت وثائق ومحاضر هذه اللجنة فى مجموعة واحدة بعنوان Commission Internationale pour Le Libre Usage Du Canal de Suez.

(٢) دعيت هولندا وأسبانيا للاشتراك فى أعمال اللجنة باعتبارهما من الدول التى تملك مستعمرات فى الشرق الأقصى ويهمهما كما يهم الدول الكبرى تنظيم مركز قناة السويس . وحضر مندوب الأولى فى اللجنة الفرعية ، التى شكلتها اللجنة العامة ، ابتداء من جلسة ٢٧ ابريل ، وحضر مندوب الثانية فيها ابتداء من جلسة ٢٩ ابريل .

(٣) مجموعة وثائق ومحاضر اللجنة (جلسة الافتتاح فى ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥) .

(٤) <u>المشروع الفرنسى</u> :

المادة ١ — يلتزم المتعاهدون بعدم تعطيل حرية المرور بقناة السويس بأى شكل ، فى وقت الحرب كما فى وقت السلم ، وأن يقوموا من جانبهم بما يكفل احترام ذلك .

ويمتد هذا الضمان نفسه لقناة المياه العذبة ، التى يجب حمايتها من أى محاولة لتعطيلها .

المادة ٢ — يمتنع المتعاهدون عن إقامة تحصينات على القناة أو فى المنطقة المجاورة لها أو احتلال أى نقطة تشرف على مدخليها احتلالا عسكريا أو السعى للحصول على منفعة إقليمية أو تجارية أو امتياز فى التنظيمات التى قد تتصل بمسألة قناة السويس .

المادة ٣ — لا يبقى المتعاهدون أى سفينة حربية داخل مياه القناة . ولهم فقط أن يرابطوا فى مدخليها بسفن حربية خفيفة لا يزيد عددها على سفينتين لكل دولة .

ومن المفهوم ان هذا الشرط لا يعطل مرور السفن الحربية التى يخضع مرورها ، كالسفن الأخرى ، للوائح المعمول بها بخصوص الملاحة بالقناة .

المادة ٤ — تكلف بمهمة حماية القناة لجنة تشكل من مندوبين عن الدول التى وقعت تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، يساعدها قواد ممن يكونون فى خدمة هذه الدول ذاتها ، وينضم إليهم مندوب عن الحكومة العثمانية ومندوب عن الحكومة المصرية ، وتعمل هذه اللجنة مع شركة السويس لضمان احترام لوائح الملاحة والبوليس ، وتراقب بصفة عامة تطبيق نصوص المعاهدة الحالية ، وتحيط الدول بالمقترحات التى تراها مناسبة لضمان هذا التنفيذ . =

وسنبين هنا المسائل التى ظهرت فى التنظيم النهائى وكانت محل بحث فى اللجنة ،

المادة ٥ — تظل القناة فى وقت الحرب مفتوحة للسفن الحربية التابعة للمحاربين . وتلتزم الدول السامية المتعاهدة بالا ترتكب أى عمل عدائى داخل القناة أو داخل المياه الاقليمية المصرية حتى لو كان الباب العالى واحدا من الدول المتحاربة . ولا يجوز للسفن الحربية التابعة المحاربين أن تشحن أو تفرغ فى هذه الأماكن قوات أو عتاد ، ويجب أن تخضع لسائر القيود التى تضعها اللجنة الدولية .

المادة ٦ — لا تكون شروط المادتين ٣ و ٥ عقبة على التدابير التى ترى الحكومة المصريه ، فى حدود حقوقها المخولة لها من جلالة السلطان ، ضرورتها للدفاع عن الاقليم والعمل على احترام نصوص المعاهدة الحالية . وفى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية يجب عليها أن تطلب مساعدة الباب العالى والدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ .

وعلى الدول السامية المتعاهدة أن تتشاور فورا لتتخذ باتفاق مشترك التدابير الخاصة لاجابة هذا الطلب .

المادة ٧ — كل دولة تسبب سفنها الحربية ضررا ما بالقناة تلتزم بتحمل مصاريف جبر هذا الضرر مباشرة .

(فى جلسات ٢٧ و ٢٩ ابريل و ٨ يونية سنة ١٨٨٥ ناقشت لجنة باريس موضوع هذه المادة ونظيرتها المادة السابعة من المشروع الانجليزى ، وانتهت إلى عدم إدراجها فى مشروع المعاهدة لعدة أسباب تتلخص فى أن هذه المسألة تتعلق بالقانون الخاص وليست من صميم المسائل التى يدخل تنظيمها فى نطاق المعاهدة الدولية محل البحث) .

المادة ٨ — ليس هناك أي قيد على حقوق السيادة لجلالة السلطان والحقوق الاقليمية لسمو الخديو ، عدا الالتزامات المقررة صراحة بنصوص المعاهدة الحالية .

المادة ٩ — تلتزم الدول السامية المتعاهدة بأن تحيط الدول التى لم توقع الاتفاق الحالى علما به وتدعوها للانضمام إليه ، ولهذا يظل البروتوكول مفتوحا.

المشروع الانجليزى :

المادة ١ — تكون قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة على الدوام ، فى وقت الحرب ووقت السلم ، كممر محايد لكل سفينة ، سواء تجارية أوحربية ، تعبرها من بحر لآخر ، دون أى تمييز خاص بالجنسية ، بشرط دفع الرسوم وتنفيذ اللوائح المقررة .

وكنتيجة لهذا لا تخضع القناة أبدا لمباشرة حق الحصر الحربى ، ولا يجوز تعطيل عبورها من بحر لآخر ، باعتبارها ممرا محايدا ، مهما كانت الظروف .

المادة ٢ — لا يجوز انزال قوات أو عتاد حرب داخل القناة .

المادة ٣ — لا يجوز للسفن الحربية التابعة لدولة محاربة أن ترتكب أى عمل عدائى داخل القناة ، أو أن تدخل غنائمها بها ، أو أن ترابط بداخلها مدة تزيد على أربع وعشرين ساعة

وتتعقب المناقشات التى دارت بخصوصها ، من بداية عرضها إلى نهاية وضعها فى مادة من المواد التى استقر عليها رأى اللجنة : (١)

(١) مبدأ حرية المرور :

كانت وجهات النظر كلها متفقة على ضرورة تقرير هذا المبدأ الذى يعد الهدف الرئيسى وصلب موضوع القناة كله . (٢)

= عدا حالة القوة القاهرة . وفى هذه الحالة الأخيرة تبحر السفينة فى أقرب وقت ممكن . وكذلك تكون تخوم القناة وموانيها والمياه الاقليمية المصرية بمأمن من كل عمل حربى .

المادة ٤ — محظور بتاتا تجهيز السفن الحربية التابعة لدولة محاربة داخل القناة وموانيها . وكذلك محظور تموينها وتزودها إلا فى حدود احتياجاتها الضرورية للوصول لأقرب ميناء » .

المادة ٥ — لا تطبق قطعيا شروط المواد ٢ و ٣ و ٤ على العمليات الحربية أو تدابير القمع التى تكون ضرورية للدفاع عن مصر أو إقرار النظام العام .

المادة ٦ — لا يقام أى حصن على مسافة ... كيلو متر من شاطىء القناة .

المادة ٧ — مصاريف جبر الخسائر التى تحدثها أو تسببها بالقناة سفينة حربية تتحملها الدولة التى تتبعها هذه السفينة ، وتدفع هذه المصاريف فى أقرب وقت .

المادة ٨ — يتخذ سمو خديو مصر ، فى حدود موارده ، التدابير الضرورية التى يستدعيها الحال لجعل السفن الحربية التى تستخدم القناة تحترم الشروط التى يفرضها الميثاق الحالى .

المادة ٩ — فيما عدا النصوص الخاصة المذكورة سابقا ، لا يعطل الميثاق الحالى بأى وجه حقوق سمو الخديو .

المادة ١٠ — تلتزم الدول الموقعة أن تحيط الدول الأخرى علما بالميثاق الحالى وتعمل على انضمامها إليه .

(١) أنجزت لجنة باريس الدولية مهمتها فى جلسات عديدة ، الأولى بدأت فى ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥ والأخيرة انتهت فى ١٣ يونية سنة ١٨٨٥ . وقد شكلت اللجنة من بين أعضائها لجنة فرعية قامت بدراسة نقط الموضوع ، على أساس المشروعين الفرنسى والانجليزى ومنشور جرانفيل ، فى عدة جلسات من ٣٠ مارس إلى ١٩ مايو ، وجهزت مجموعة من المواد عرضتها على اللجنة الأصلية أو اللجنة العامة التى عاودت الاجتماع بكامل أعضائها ، وقامت بدراسة هذه المواد ، فى جلسات من ٤ يونية إلى ١٣ يونية ، ثم انتهت أعمالها بوضع مشروع معاهدة لعرضه مع وجهات النظر المختلفة على حكومات الدول التى اشتركت فيها .

(٢) وردت هذه المسألة فى المادة الأولى فى كل من المشروعين الفرنسى والانجليزى .

وعند صياغة المادة الخاصة بهذا الموضوع (١) اعترض مندوب الباب العالى على كل اصطلاح يشير إلى أن القناة « محايدة » حتى لا يكون فى مدلول الحياد ما يمس حقوق السلطان . ورئى الاستعاضة عن هـذا الاصطلاح بالقول إن القناة « حرة » .

ووقف مندوب بريطانيا ضد الفكرة التى تهدف إلى إيجاد نوع من الضمان الدولى بالتزام الدول الموقعة بأن تتدخل عند اللزوم لتكفل احترام مبدأ حرية المرور .

ورئى تخليص القناة من حق الحصر على أن تضاف الفقرة الخاصة بذلك للمادة الأولى من المشروع التى تقرر مبدأ حرية المرور حتى تكون نافذة على الدوام دون أن تتعرض للتوقيف الذى قد يرد على بعض أحكام المعاهدة .

وأخيرا (٢) ووفق على أولى مواد مشروع المعاهدة بالنص الآتى :

« تكون قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة دائما ، فى وقت الحرب ووقت السلم ، لكل سفينة تجارية أو حربية ، دون تمييز لجنسيتها .

وعليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على عدم ارتكاب أى عائق على حرية استخدام القناة ، فى وقت الحرب ووقت السلم .

ولا تخضع القناة أبدا لمباشرة حق الحصر . »

(٢) قناة المياه العذبة :

تعد هذه القناة ضرورية للقناة البحرية وحرية المرور بها لأنها عصب الحياة لسائر الكائنات الحية بهذه المنطقة . (٣) ولما عرضت مسألتها للبحث فى اللجنة ، (٤)

---

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٣ ابريل سنة ١٨٨٥ .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ٤ يونية .

(٣) وردت مسألة القناة العذبة فى الفقرة الثانية من المادة الأولى من المشروع الفرنسى .

(٤) بجلسة اللجنة الفرعية في ١٧ ابريل .

اقترح المندوب الفرنسى [١] أن تصاغ بخصوصها المادة الثانية كالآتى :

« لما كانت امدادات قناة المياه العذبة ضرورية للقناة البحرية ، لهذا تطبق عليها وعلى فروعها الحصانة الواردة فى المادة السابقة . ولا يجوز تعطيل وظيفة هذه القناة أو محاولة ذلك . وضمانا لهذا يسجل المتعاهدون التزامات سمو الخديو حيال الشركة العالمية لقناة السويس . »

وتفاديا لصفة التوقيت التى للامتياز الصادر من الخديو للشركة رئى أن تضاف لهذه المادة الفقرة التالية : « يتفق المتعاهدون على أن الالتزام الناشىء من المادة الحالية غير محدود بمدة الامتياز . »

و بين مندوب انجلترا أن المقصود بفروع القناة العذبة الفرعان المتجهان من الإسماعيلية ، شمالا لبورسعيد وجنوبا للسويس ، واقترح الصيغة التالية :

« يعترف المتعاهدون بأهمية قناة المياه العذبة للقناة البحرية ، ويسجلون التزامات الخديو تجاه شركة قناة السويس والتزامات الشركة تجاه الخديو بخصوص هذه القناة العذبة . وكذلك يتعهدون بعدم المساس بسلامتها هى وفروعها ، على الدوام ، حتى لا تختل وظيفتها فى أى وقت . »

وأبدى مندوب الباب العالى تخوفه من أن تتجاوز اللجنة اختصاصها بمد أبحاثها لأقاليم خارجة عن منطقة القناة البحرية و بهذا تمس ملكية الدولة صاحبة السيادة على هذه الأقاليم .

وأجاب دلسبس [٢] على سؤال خاص بامكان قصر الحماية على الفرعين المتجهين شمالا وجنوباً من الاسماعيلية بأنه يلزم أيضاً حماية المجرى الأصلى من جهة القاهرة ، إذ بدونه يستحيل الحصول على المياه المطلوبة .

---

(١) أعطيت رياسة اللجنتين الفرعية والعامة لمندوب فرنسا .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٠ أبريل التى حضرها هو ونجله شارل بناء على دعوة اللجنة لاستشارتهما فى موضوع قناة المياه العذبة .

وأجاب شارل دلسبس بخصوص احتمال التسلط على مياه النيل وقطعها عن منطقة القناة البحرية ، بأن التزامات الحكومة المصرية تنصب على المجرى الأصلي وفروعه ، أي ابتداء من الفتحة القائمة على النيل نفسه .

وقرر مندوب انجلترا أن الرأى متفق على حماية القناة العذبة ، ولكن الخلاف فى كيفية الوصول لذلك . ورأى أنه يكفى النص على حصانة هذه القناة ، وهذا يؤدى لصيانتها وعدم الاضرار بها . وعارض مد فكرة الحياد التى يراد بحثها بخصوص القناة البحرية على قناة المياه العذبة لأن هذا خارج عن اختصاص اللجنة . ولا يجوز تقرير حياد مجرى فى قلب مصر .

وأخيراً ووفق على المادة الثانية من المشروع[١] ، بالصيغة التالية :

« تسجل الدول السامية المتعاقدة ، اعترافاً منها بأن قناة المياه العذبة لا غنى عنها للقناة البحرية ، التزامات سمو الخديو تجاه الشركة العالمية لقناة السويس فيما يتعلق بقناة المياه العذبة .

وتلتزم بعدم المساس بأى شكل بسلامة هذه القناة وفروعها ، التى لا تكون وظيفتها محلا لأى محاولة لتعطيلها » .

(٣) صيانة ملحقات القناة :

وافقت اللجنة دون مناقشة[٢] على ثالث مواد المشروع كالآتى :

« كذلك تلتزم الدول السامية المتعاقدة باحترام مواد ومؤسسات ومنشآت وأشغال القناة البحرية وقناه المياه العذبة » .

(٤) تحريم التحصينات :

وردت هذه المسألة فى المادة الثانية من المشروع الفرنسى والمادة السادسة من

---

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ٤ يونيه .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٠ ابريل وجلسة اللجنة العامة فى ٤ يونيه .

المشروع الانجليزى ، مع خلاف بينهما فى أن المشروع الأول حرم إقامة تحصينات علي القناة أو فى المنطقة المجاورة لها دون تحديد مدى هذه المسافة ، ولـكن المشروع الثانى قصد تحديد مسافة معينة بجوار القناة لا تقام فيها تحصينات .

ولما نوقش هذا الخلاف (١) قرر مندوب تركيا أن تحديد مسافة لا تقام داخلها تحصينات مناف لحد ما لحقوق السلطان ، واقترح عدم تحديد مسافة ، وأن توضع صيغة عامة تقول بتحريم كل عمل ضد القناة .

واتجه الرأى (٢) إلى وضع المـادة فى شكل عام ، دون تحديد ، لأن هـذا يقويها و يوسعها عند تطبيق المعاهدة .

ورأى مندوب فرنسا ألا يقتصر النص على منع إقامة تحصينات على جوانب القناة ، بل يجعلها بمأمن من كل اعتداء أو تهديد بالاعتداء فى وقتى الحرب والسلم . واقترح الصيغة الآتية :

« لا يجوز إقامة تحصينات على القناة أو فى الأماكن المجاورة لها ، ولا احتلال أى نقطة تشرف أو تهدد مداخلها أو مجراها احتلالا عسكريا . وكذلك تكون الأماكن المجاورة للقناة وموانيها والمياه الاقليمية المصرية بمأمن من الأعمال الحربية » .

وقال مندوب انجلترا إن هذه المادة تشمل نقطتين : منع إقامة التحصينات ومنع الاحتلال العسكرى . فعن النقطة الأولى رأى فى حالة عـدم تحديد مسافة أن ينص على منع إقامة الحصون فى المسافة التى يمكن أن تهدد القناة منها ، وعن النقطة الثانية يرى أن إعلان جرانفيل ، الذى اعتبرته اللجنة ضمن الأسس التى تبنى عليها أبحاثها تطبيقا لتصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ ، لم ينظر إلا لحالة خطورة إقامة حصون تشرف على القناة وعدم مباشرة أعمال الحرب فى نطاقها ، ولـكنه لم ينص على مسألة احتلال تخومها عسكريا ، وهذه النقطة المقترحة بهذا

---

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٧ ابريل .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٢ ابريل .

الشكل غامضة وتتضمن تقرير حياد جزء غير محدد من إقليم مصر خارج القناة .

وقال بيير أنطونى[١] إن هناك فرقاً بين الاحتلال وأعمال الحرب ويجب الاحتياط ضد الاحتلالات والتمهيدات لأعمال الحرب ومنها الاحتلال .

وبين مندوب النمسا أنه لضمان سلامة القناة من ناحية البر يجب النص أيضا على منع احتلال نقط تهدد القناة ، لأن القوات الحربية يمكنها فى وقت قصير إقامة حصون ونقط حربية لا تقل عن الحصون الثابتة .

وقال مندوب فرنسا إن حرية استخدام القناة لا تتحقق إلا بمنع الاحتلال العسكرى للنقط المشرفة عليها .

وأخيراً ووفق[٢] على الصيغة الآتية باعتبارها المادة الرابعة فى المشروع :

« لا يجوز إقامة أى حصن على أى نقطة تشرف على القناة البحرية أو تهددها ويمكن أن يستعمل قاعدة لعمل هجومي ضدها . ولا يجوز أن تحتل عسكريا أى نقطة تشرف على مجراها أو مداخلها أو تهددها » .

(٥) تقييد حقوق المحاربين بمنطقة القناة :

لما بدأت اللجنة[٣] بحث المادة الخامسة من المشروع الفرنسى التى تقابل المواد ٢ و ٣ و ٤ من المشروع الإنجليزى اقترح المندوب الفرنسى النص المختصر التالى :

« لما كانت القناة تظل مفتوحة فى وقت الحرب كممر للسفن الحربية التابعة للمحاربين تطبيقا للمادة الأولى من المعاهدة الحالية ، لهذا اتفق المتعاهدون على أنه لا يجوز ارتكاب عمل عدائى ، أو أى عمل آخر يقصد به التمهيد المباشر للعمليات الحربية ، داخل القناة (أو داخل المياه الإقليمية المصرية) حتى لو كان الباب العالى أحد الدول المتحاربة . ولا يجوز للسفن أن تفرغ أو تشحن داخلها قوات

(١) أحد علماء القانون الدولى فى عصره، وقد اشترك فى أعمال اللجنة كأحد المندوبين الإيطاليين.
(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ٤ يونية .
(٣) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٤ ابريل .

أو ذخائر أو مواد حربية . ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتجهز أو تتموّن داخل القناة إلا فى الحدود الضرورية التى تكفى لوصول المركب لأقرب ميناء . ولا ترابط هـذه السفن داخل القناة لأكثر من ثلاثة أيام إلا فى حالة القوة القاهرة » .

تضمن هذا النص أربع نقط : الأعمال العدائية ، وتفريغ وشحن القوات والعتاد ، وتجهيز السفن المحاربة ، ومرابطتها . ولم تثر النقط الثلاث الأولى نقاشا فى اللجنة لاتفاق وجهات النظر بخصوصها .

وجرى بحث مسألة مرابطة السفن المحاربة داخل القناة ، وتفرع عليها مسألة المدة التى تقع بين سفر سفينتين متعاديتين .

ورأى بيير انطونى التفريق بين المـدة اللازمة لعبور القناة ومدة المرابطة فى موانيها . وقال ان المرابطة فى هذه الموانى تخضع للمبادىء العامة فى القانون الدولى التى تقضى بعدم جواز مرابطة سفن المحاربين فى الموانى المحايدة لأكثر من ٢٤ ساعة إلا فى حالة القوة القاهرة .

وقال مندوب روسيا إنه لا يكفى التفريق فقط بين مدة عبور القناة ومدة المرابطة فى موانيها ، لأنه يوجد غير ميناءى بور سعيد والسويس ، وهما يخضعان لقواعد القانون الدولى الخاصة بالموانى المحايدة ، ميناء داخلى آخر فى الإسماعيلية ، وكذلك توجد مراسى فى البحيرات المرة تتمكن السفن من الرسو بهـا وقتيا ، ولمنع اللبس يجب أن نحـدد و نقول أن مدة العبور تشمل كل الوقت اللازم لعبور القناة بين ميناءى مدخليها .

و بين مندوب انجلترا أن السفن الحربية التى تعبر القناة يجب أن تخضع أولا للوائح الشركة التى يجوز ، لأى سبب أن تختصر لأقصى حد المدة اللازمة لعبور القناة ، وثانيا للعـادات والنظم التى تمنع المرابطة لأكثر من ٢٤ ساعة فى الموانى المحايدة ، والتى هى فى هذا الخصوص السويس و بور سعيد .

واقترح المندوب الانجليزى الآخر (١) الصيغة الآتية : « يتم مرور السفن الحربية التابعة للمحاربين بالقناة فى أقصر مدة طبقا للوائح المعمول بها ، ودون أى توقف آخر غير ما تقضى به الضرورة . ولا يجوز أن تزيد مدة مرابطة هذه السفن بميناء بورسعيد ومرفأ السويس على ٢٤ ساعة إلا فى حالة الرسو القهرى » .

ولفت مندوب انجلترا الأول النظر إلى حالة السفن الحربية التى تأوى للسويس أو بورسعيد ، لا بقصد عبور القناة بل للاحتماء اضطرارا . واقترح لهذا إضافة العبارة الآتية : « . . . فى مثل هذه الحالة يجب إبحارها فى أقرب وقت ممكن » .

ونبه مندوب روسيا إلى أنه وفق القانون الدولى يجب على السلطة البحرية فى الميناء المحايد فى حالة وجود سفينتين تابعتين لدولتين فى حرب ضد بعضهما ، أن تمنع إحدى السفينتين من الخروج إلا بعد مرور ٢٤ ساعة على الأقل على خروج الأخرى . وهذه حالة يجب إدراكها عند تحديد الحد الأقصى لمدة المرابطة بالسويس أو بورسعيد .

ثم ووفق مبدئيا على المادة بالصيغة التالية :

« لما كانت القناة تظل مفتوحة فى أوقات الحرب كممر حر ، حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين ، تطبيقا للمادة الأولى من المعاهدة ، لهذا اتفق المتعاهدون على أنه لا يجوز ارتكاب عمل عدائى أو أى عمل آخر بقصد التمهيد مباشرة لأعمال الحرب داخل القناة (ولا فى المياه الإقليمية المصرية) حتى لو كان الباب العالى أحد الدول المتحاربة . ولا يجوز للسفن أن تفرغ أو تشحن قوات أو ذخائر أو مواد حربية داخل القناة . ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتزود أو تتمون داخل القناة إلا فى حدود الضرورة بالقدر الذى يكفى للوصول لأقرب ميناء . ويجب أن يتم مرورها بالقناة فى أقصر مدة وفق اللوائح المعمول بها ودون أى تأخير غير ما يترتب على ضرورة المرور . ولا تزيد مدة المرابطة بميناء بورسعيد

---

(١) كان لكل دولة فى اللجنة أكثر من مندوب .

أو مرفأ السويس عن ٢٤ ساعة إلا فى حالة الرسو القهرى ، وفى مثل هذه الحالة تبحر السفينة فى أقرب وقت ممكن . ويجب دائماً مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينة محاربة من أحد موانى مدخلى القناة وسفر سفينة تابعة لدولة أخرى معادية » .(١)

وفى المراحل الأخيرة لبحث اللجنة مشروع المعاهـدة اثيرت امامها(٢) مسألة تخوم القناة والمياه الإقليمية المصرية ، لتحديدها وتعريفها بدقة . وهـذه التخوم والمياه هي المنطقة التى نصت المادة المذكورة على تقييد حقوق المحاربين عليها .

ونبه المندوب الروسى إلى أهمية هذه النقطة ، وقال إن القناة تفتح مباشرة من الجهة الشمالية على بحر متسع عميق ، ولهذا يستحيل عملا تقرير خط حصر خارج المسافة التى تحدد لتخوم القناة من هذه الناحية سواء قدرت هذه المسافة بالاتساع الذى يقرره القانون الدولى للمياه الإقليمية أو بأى تحديد آخر ؛ ولـكن الحال يتغير من الجنوب إذ تفتح القناة على البحر الأحمر الذى يقـل نطاق عرضه بسبب العقبات الطبيعية بجوار شواطئه من جزر مرجانية وغيرها الأمر الذى يسهل قطع المرور به ، وبالتالى المرور بالقناة ، بواسطة حصر يتقرر فى أى نقطة منه ، حتى لو كانت فى أقصى جنوب هذا البحر ؛ ولهذا لا تـكفى المسافة العادية للمياه الإقليمية بل تمتد التخوم الحقيقية للقناة جنوبا إلى مسافة بعيدة بعد ميناء السويس ، أى إلى الحد الذى تتمكن عنده السفن المارة بالقناة متجهة للجنوب من دخول البحر الواسع الذى يكون لها فيه حرية الحركة فى أى اتجاه ، وهو الحد الذى يصعب عنده توقيع حصر يعطل المرور بالقناة .

وبعد أن بين هذا المندوب قصور المـادة محل البحث ، كما وضعتها اللجنة ، أبدى لزوم النص فى المعاهدة على حيـاد كل أو بعض مياه البحر الأحمر حمـاية

---

(١) فى النهاية حذفت الفقرة الخاصة بتفريغ وشحن القوات والعتاد وخصصت لها مادة خاصة كما سنبينه فى المسألة السادسة .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ٩ يونية .

لمدخل القناة من جهـة الجنوب فى كل وقت وكل الظروف حتى تكون المعاهدة ذات نتيجة عملية فعالة عند التطبيق ، وحتى تتحقق المساواة بين الدول فى التمتع بحرية المرور بالقناة دون أن يكون لنفوذ بعضها فى مناطق البحر الأحمر أثره فى الاخلال بهذه المساواة .

وعارض مندوب إيطاليا الفكرة على أساس أن هذه مسألة سياسية شائكة تخرج عن تفويض اللجنة وتدخل فى نطاق الاتصال الدبلوماتى بين الدول . وقال إن مجاراة حجج منـدوب روسيا تؤدى حتما لتقرير حياد البحر الأحمر كله ، بل وأيضا خليج عدن وبريم ، ولا يمكن الوصول عملا لحياد هذه المسافات الشاسعة . ورأى أن عبارة « المياه الاقليمية المصرية » تفتح الباب لتفسيرات غير مقبولة ، ويحسن حذفها من المادة اكتفاء بتحـديد التخوم المباشرة للقناة بشكل واضح .

ورد مندوب روسيا بأن منشور جرانفيل يشير لتخوم القناة والمياه الاقليمية المصرية والحصر ، وعلى هذه اللجنة أن تبحث قيمة ومدى هذه الاصطلاحات . وعليها تنفيذاً لتصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ ، أن تضع نظاما فعالا يحقق حماية التخوم الحقيقية التى تشرف على مداخل القناة .

وقال منـــدوب بريطانيا إن كلمة التخوم تعنى المناطق المجاورة مباشرة ، واقترح تحديدها فى المادة بثلاثة أميال داخل البحر ابتـــداء من موانى مدخلى القناة .

وعارض مندوب تركيا تحديد التخوم بثلاثة أميال ، إذ قد يفهم من ذلك تقليل النطاق المقرر بصفة عامة للمياه الاقليمية ، وبالتالى يتضمن حدا لحقوق السلطان .

وفى النهاية رأت الأغلبية أن يترك للدول تحـديد نطاق المياه الاقليمية المذكورة ، وأقرت المادة الخامسة من المشروع بالصيغة الآتية :

« لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة فى وقت الحرب ، كممر حر ، حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين ، تطبيقاً لنص المادة الأولى من المعاهدة الحالية، فقد اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو أي عمل يكون الغرض منه التحضير مباشرة لعملية حربية لا يجوز مباشرة شيء منها داخل القناة أو فى تخومها ، وكذلك داخل موانى مداخلها ، وداخل المياه الاقليمية التابعة لمصر ، حتى لو كان الباب العالى أحد الدول المتحاربة .

ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتجهز أو تتمون ، داخل القناة وموانى مداخلها ، إلا للحد الضرورى جدا . ويتم مرور السفن المذكورة بالقناة فى أقصر مدة تطبيقاً للوائح المعمول بها ودون أى تأخير آخر إلا ما نتج عن ضرورات العمل . ولا يجوز أن تزيد مرابطتها بميناء بورسعيد وداخل مرفأ السويس عن أربع وعشرين ساعة ، إلا فى حالة القوة القاهرة . وفى مثل هذه الحالة تلزم بالسفر فى أقرب وقت ممكن .

ويجب دائما أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين سفر سفينة محاربة وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية من أحد موانى المدخلين . »

(٦) إنزال وشحن القوات ومواد الحرب :

رأت اللجنة إفراد مادة خاصة بهذه المسألة بالمنطوق التالى :

« لا تنزل السفن أو تشحن ، داخل القناة وموانى مداخلها ، قوات أو ذخائر أو مواد حربية . »[١]

ولما جرى البحث حول هذه المادة[٢] طلب مندوب انجلترا ، تطبيقاً للقاعدة الثانية من منشور جرانفيل ، أن يقصر هذا المنع على القناة نفسها دون موانى مداخلها ، وأن يكون ذلك فى وقت الحرب فقط وبالنسبة للمحاربين

(١) ملحق جلسة اللجنة الفرعية فى ١٩ مايو .

(٢) بجلسة اللجنة العامة في ٤ يونية .

وحدهم . وأيد مندوب إيطاليا هـذا الرأى على أن يشمل المنع فى وقت الحرب موانى المداخل أيضا .

ونبه بيير انطونى إلى أن العرف الدولى جرى على التصريح لقواد السفن بأن يأذنوا للبحارة والجنود بالنزول للبر على سبيل الرياضة ومراعاة لصحتهم بعد سفر طويل ، وليس لهذا العمل أدنى طابع سياسى أو عسكرى ، ويجب قصر المادة على سفن المحاربين وقت الحرب حتى لا تحول دون هذه العادة المتبعة .

ورأى مندوب روسيا وجوب تطبيق المادة فى وقت السلم والحرب . وقال ان تطبيقها لا يعطل انزال البحارة والجنود منفردين دون أسلحة تطبيقا للعرف السابق .

وأوضح المندوب الانجليزى أنه يجوز الآن إنزال ذخائر فى السويس بموافقة سلطات الإقليم ، وأن هذا الحق كان مقرراً قبل افتتاح القناة ، وهو لا يعطل حرية المرور ويجب أن يظل سارياً . وقال إنه فى حالة سد القناة لأى سبب يمكن للقوات أن تنزل للبر بأسلحتها وأمتعتها وتنقل بالسكة الحديد ، ولـكن المادة المعروضـة تحول دون ذلك .

وقال المندوب العثمانى أنه لا يقر التفرقة بين وقتى السلم والحرب ، لأنه قد يفهم من هـذا جواز إنزال الجنود وقت السلم لأسباب أخرى غير ماجرت به العـادة الدولية من إنزال الجنود والمرضى فرادى ، وهذا يفتح باب منازعات سياسية أمام الباب العالى .

ثم انتهت الأغلبية إلى إقرار المادة السادسة من مشروع المعاهـدة بالمنطوق السابق ذكره . ولـكن مندوبى بريطانيا اقترحوا الصـيغة الآتية : « فى وقت الحرب لا يجوز للدول المحاربة أن تفرغ أو تشحن داخل القناة قوات أو ذخائر أو مواد حربية » . وانضم مندوبو إيطاليا لهذة الصيغة على أن توضع عبارة « وموانى مدخليها » بعد عبارة « داخل القناة » .

(٧) مرور الغنائم :

نصت المادة الثالثة من المشروع الانجليزى على منع السفن الحربية المحاربة

من إدخال غنائمها بالقناة .

ولما بدأت اللجنة دراسة هذه المسألة [١] أبدى بيير انطونى أن الفكرة الغالبة القانون الدولى العام أنه لايجوز دخول الغنائم فى الموانى المحايدة إلا فى حالة القوة القاهرة . وقال إنه لايوجد تشابه كامل بين القناة والميـاه الاقليمية ، لأن الأولى طريق دولى عام ، فضلا عن أنه يترتب على منع مرور الغنائم بها تأخير الفصل فى أمرها . وعرض لافتراض عصيان بحارة المركب الغنيمة فى أثناء العبور وقال إنه لايوجد خوف من حصول مثل هـذه الحالة لأن العرف الذى بمقتضاه يقوم ربان المركب الغانمة بنقل بحارة الغنيمة على مركبه من شأنه أن يجعل المرور يتم بشكل عادى . ولهذا كله رأى عدم النص على منع مرور الغنائم ، و إخضاع هذه الحـالة لمركز السفن الحربية .

وقال مندوب فرنسا إن مسألة عصيان بحارة الغنيمـة ، على فرض حصوله ، مسألة تختص بتلافيها السلطات التى سيوكل لها أمر مراقبة تطبيق المعاهدة . وأيد تشبيه الغنائم بالسفن الحربية تماما لأن قواعد الفقه الخاصـة بواجبات المحايدين حيال الغنائم لم تتحدد بعد .

و بين رينو Renault [٢] ضرورة وضع نص خاص ، يقضى بتشبيه الغنائم بالسفن الحربية ، تلافيا لكل شك لأن الدول لاتأخذ بمبدأ واحد فى هذا الخصوص .

ولفت مندوب انجلترا النظر لنقطة أخرى هى دخول الغنيمة فى أحـد موانى مدخلى القناة إذا كانت السفينة الغانمة لاتنوى عبور القناة .

ورد المندوب الألمانى بأن اللجنة لاتختص ببحث هذه المسألة الأخيرة ، وأن السلطات صاحبة الاقليم هى التى تطبق تشريعاتها على السفن المقبوض عليها التى تقاد لمياه السويس و بورسعيد بقصد الاحتماء لابقصد عبور القناة .

---

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٧ ابريل .

(٢) أحد فقهاء القانون الدولى، وقد حضر هذه الجلسة لتقديم مشورته فى مسألة الغنائم .

وأثار مندوب هولندا [١] مسألة السفن المغنومة التي تحتمى فى موانى القناة بعد هروبها من غانميها ، وعما إذا كانت تجبر فى هذه الحالة على مغادرة هذه الموانى فى مدى ٢٤ ساعة مع خطورة وقوعها مرة أخرى فى أسر من هربت منهم . وقال إن البعض يرى ذلك حتى لا يتعطل المرور بسبب الازدحام الذى يسببه إقرار حق احتماء الغنائم التى تكون متبوعة بالقابضين عليها بعد هروبها منهم . ولكنه لا يقر هذا الرأى الذى يعد نكوصاً عما اعتادته الدول المحايدة من قبول احتماء السفن التجارية المتبوعة بموانيها واتخاذها ملجأ لها . وقال إنه يمكن تلافى احتمال سد القناة بسبب الازدحام عن طريق لوائح البوليس الخاصة بها . وبين أنه إذا كانت الغنيمة الهاربة سفينة حربية محاربة فإنها تخضع للأحكام الخاصة بالسفن الحربية المحاربة ، وأنه من المفيد أن تعطى اللجنة للمادة تفسيراً يعمل به .

وقال مندوب فرنسا إن السفينة المقبوض عليها التى تهرب من غانميها لا تعتبر بعد هروبها غنيمة .

وأخيراً أقرت اللجنة الصيغة الآتية للمادة السابعة من المشروع :

« تخضع الغنائم فى جميع الأحوال لنفس النظام الذى يطبق على السفن الحربية التابعة للمحاربين » .

وأقرت اللجنة فى الوقت نفسه التفسير الذى يقرر أن هذه المادة لا تطبق إلا على الغنائم التى فى حوزة غانميها ، أى أن السفن التجارية المغنومة إذا تمكنت من الهرب والتجأت لموانى القناة تعامل معاملة السفن التجارية ولا تطبق عليها القواعد الخاصة بالسفن الحربية .

(٨) مرابطة السفن الحربية :

قدمت للبحث [٢] المادة الثالثة من المشروع الفرنسى التى تقضى على المتعاهدين

---

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى أول مايو .

بعدم إبقاء السفن الحربية داخل مياه القناة ، وأن يكون لهم فقط حق المرابطة بسفينتين حربيتين خفيفتين بمدخليها .

و بين المندوب الفرنسى أن هذه المادة تؤمن حرية القناة ، وتحوى ضمانا للدول المتعاهدة وللدولة صاحبة الاقليم . ورأى تكملتها بالنص على منع الدول المتحاربة من المرابطة بمدخلى القناة .

وأبدى مندوب انجلترا أن حق المرابطة يتضمن قيداً على حقوق الدولة صاحبة الاقليم ، وأن القاعدة السادسة من منشور جرانفيل تقضى بأن تتخذ مصر الوسائل الضرورية لتأمين حرية المرور ، وتقرر القاعدة الثامنة منه أن الحقوق الاقليمية لمصر لاتتأثر بالتنظيم المقبل . وأوضح أن المرابطة الواردة فى المادة الثالثة المذكورة تعتبر ، إلى جانب مساسها بحقوق السلطات صاحبة الاقليم ، ضئيلة الأهمية ولا تؤدى لحماية القناة وقت الحرب .

و بين مندوب فرنسا أن المادة الثالثة هذه وإن كانت تتضمن حداً لحقوق الدولة صاحبة الاقليم ، إلا أنها تعطى السلطات ومصر ضماناً فيما يتعلق بالقناة ، وأنه ليس هناك ، حسب القواعد العامة ، مايمنع الدول من وضع سفن ببورسعيد والسويس ، والمادة المقترحة تحد من هذا الحق وتضمن حرية المرور ، وفيها ضمان ضد كل اعتداء قد يقع على القناة .

وأوضح المندوب البريطانى أنه لاضرر من حرمان السفن الحربية من الرسو بالقناة فى وقت السلم أسوة بوقت الحرب . ورأى الموافقة على مرابطة السفن المصرية ، وبين أن مرابطة السفن الأجنبية يعد تدخلا فى شئون مصر الداخلية وفضل منع السفن الحربية التى توجد فى مداخل القناة ، ويمكنها تهديدها من المرابطة إطلاقا حتى فى وقت السلم .

وأخيراً وافقت اللجنة على المادة الثامنة من المشروع بالصيغة الآتية :

« لاتبقى لدول أى سفينة حربية داخل مياة القناة (بما فيها بحيرة التمساح

والبحيرات المرة) . ومع هذا لها أن ترابط فى موانى مدخليها ، بورسعيد والسويس ، بمراكب حربية لاتزيد عن اثنتين لكل دولة . ولا يتمتع المحاربون بهذا الحق» .

ومما يجدر بالذكر هنا أن اللجنة كانت قد أقرت مبدئياً صيغة وردت بها عبارة « الدول المتعاهدة » ، ولكنها أبدلتها[١] بكلمة « الدول » فقط حتى يكون فى هذا ما يفهم منه أن حكم هذه المادة لا يقتصر على الدول التى وقعت المعاهدة ، وكذلك وضعت اللجنة كلمة « مراكب bâtiments » ، بالنسبة للعدد المسموح بمرابطته بموانى المدخلين ، بدل كلمة « سفن vaisseaux » حتى يكون مفهوماً أن هذه المرابطة قاصرة على المراكب الخفيفة دون السفن الضخمة الخطرة .

(٩) مراقبة تطبيق المعاهدة :

قدمت للبحث أمام اللجنة[٢] المادة الرابعة من المشروع الفرنسى الخاصة بتأليف لجنة دولية تراقب تنفيذ المعاهدة التى توضع لضمان حرية المرور فى قناة السويس . واقترح المندوب الفرنسى الصيغة الآتية :

« تجتمع ، برياسة مندوب تركيا ، لجنة مكونة من ممثلى الدول الموقعة على إعلان لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، وينضم لها مندوب عن مصر بصفة استشارية . ولكى تتحقق حماية القناة ، تتصل اللجنة بشركة قناة السويس للعمل على احترام اللوائح الموضوعة للملاحة والبوليس ، وتراقب ، فى حدود اختصاصها ، تطبيق شروط المعاهدة الحالية ، وتحيط الدول بالاجراءات التى تراها لازمة لتنفيذها . ومن المفهوم أن وظيفة اللجنة المذكورة لا تعطل أبداً حقوق السيادة التى لجلالة السلطان . »

وأوضح مندوب فرنسا أنه عند وضع قواعد معينة يجب وضع نظام يضمن

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٦ مايو .

تنفيذها ، وأن هناك فرقاً بين تنفيذ المعاهدة ومراقبة هذا التنفيذ ، فالتنفيذ يجب تركه للسلطة المحلية وشركة القناة ، وأما المراقبة فتعطى لمندوبى الدول بالاتفاق مع الدولة صاحبة السيادة .

وأيد مندوب النمسا هذا الاقتراح على أساس أن إنشاء لجنة المراقبة سيترتب عليه ضمان حرية المرور بالقناة وتنفيذ المعاهدة بواسطة التدخل الدائم المنظم من جانب جميع الدول الموقعة عليها ، وأن هذا يؤدى لتثبيت صفة الدولية التى لقناة السويس ، وأنه إذا حدث اعتداء على حياد القناة كانت هنك هيئة منظمة قائمة تبحث هذه الحالة وتقدم مقترحاتها بخصوصها .

وقال مندوب روسيا أن الاقتراح الفرنسى لا ينافى حقوق السيادة التى للسلطان لأن اللجنة المقترحة ستعاون الحكومة المصرية وستكون رياستها لمندوب تركيا .

وأبدى مندوب انجلترا أن حكومته تعارض فكرة لجنة المراقبة ، وترى تفويض هذا الأمر لحكومة الإقليم [١] . وقال إنه فى وقت الحرب وتعرض القناة للخطر يمكن ، بدل انتظار مداولات اللجنة ، أن تتشاور الدول مباشرة ، وتتخذ من الاجراءات الدولية ما يبعد الخطر .

وأيده المندوب الانجليزى الآخر بقوله إن الموافقة على الاقتراح الفرنسى يترتب عليها إيجاد سلطة ثالثة على شواطىء القناة بجانب الحكومة المصرية والشركة ، وأنه لا داعى لتعديل النظام القائم الذى أثبتت التجارب كفايته منذ افتتاح القناة .

وقال المندوب الروسى أن لجنة المراقبة ضرورية لحل المشاكل اليومية فضلا عن الصعوبات التى تنتج فى حالتى الحرب والثورة .

ونبه المندوب الألمانى إلى أنه يجب النظر للمستقبل البعيد ، ولا يجوز ترك

---

(١) حكومة الاقليم الذى تجرى به القناة أى الحكومة المصرية .

مصير معاهدة دولية هامة لتقدير شركة خاصة عرضة للحل حتى قبل انتهاء امتيازها . وقال إن الاقتراح الفرنسى لا يحرم حكومة الاقليم من حق استخدام قواتها عند اللزوم لتنفيذ أحكام المعاهدة ، بل إن هذا الاقتراح يسند سلطتها ويعطيها ضماناً مكملا ، إذ ستعينها اللجنة الدولية الدائمة على إنجاز مهمتها .

وقال بيير أنطونى ، مندوب إيطاليا ، إن كل ما يتعلق بادارة قناة السويس نظمته الفرمانات ، وإن هذه القناة عبارة عن مضيق دولى أنشأته يد الانسان بأموال من عدة شعوب ، ويعترف القانون الدولى بحرية المضايق ، ولكنه لا يضعها تحت إشراف لجان دولية تجتمع على إقليم الدولة صاحبة شواطئها . وقال إن مصر حكومة غير تامة السيادة ، وقد تتمكن من مباشرة حق الرقابة على السفن التجارية ، ولكن الحال يتغير بالنسبة للسفن الحربية . ورأى أن اللجنة المقترحة ليست ضماناً شاملا لتنفيذ المعاهدة ، ويصعب تحديد اختصاصها ، خصوصاً فى وقت السلم ، دون الاعتداء على حقوق شركة القناة التى قد ترفض الانتقاص من سلطتها ، وأنه لا لزوم لانشاء لجنة مراقبة مادام يوجد بالقاهرة ممثلون دبلوماتيون للدول المختلفة ، عليهم ضمن توكيلهم ملاحظة تنفيذ واحترام المعاهدات ، وستكون منها المعاهدة موضوع البحث . وتطبيقاً لوجهة النظر هذه أقترح النص الآتى :

« يؤلف ممثلو الدول الموقعة على تصريح لندن ،المعتمدون بالقاهرة ، لجنة برياسة مندوب خاص عن تركيا يعاونه مندوب مصرى . وتتولى هذه اللجنة تنظيم مهمة حماية القناة ، وتتفق مع شركتها على ما يضمن احترام لوائح الملاحة والبوليس عند قيام حرب أو تهديد سلامة القناة بثورة داخلية . »

وقال مندوب فرنسا إن الصعوبات التى ترتبت على وجود القوات الانجليزية على شواطئ القناة عام ١٨٨٢ تؤيد ضرورة إيجاد سلطة للمراقبة فى وقت الحرب ، وفى حالة عدم وجود هذه السلطة لا يوجد ما يضمن تنفيذ أحكام المعاهدة محل

البحث ، ولا توجد بدونها سلطة مختصة وملزمة بتنبيه الدول لمحاولات تعطيل القناة أو إحتلالها والاعتداء عليها ، وأنه إذا وضع نظام كان من اللازم تقرير وسيلة تحمل الجميع على احترامه .

وقال مندوب بريطانيا (١) إن شركة القناة ذات مركز قوى وليست شركة خاصة ضعيفة ، ولا حاجة لمراقبة وضعها ، ولا محل للبحث الآن فيما يحدث فى حالة انتهاء امتيازها لأن هذه الحالة يجب تركها للأجيال المقبلة تدبرها وفق ما تقتضيه الظروف آنئذ . وأقترح ، تحقيقاً للغرض المطلوب من المراقبة ، النص الآتى :

« تتخذ الحكومة المصرية الاجراءات الضرورية التى تؤدى لاحترام نصوص المعاهدة الحالية . وفي حالة ما إذا كانت هذه الحكومة لا تدبر الوسائل الكافية فانها يجب عليها طلب المساعدة من الباب العالى والدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، ويجب على المتعاهدين أن يتشاوروا فوراً ليحددوا ، باتفاق مشترك ، التدابير التى تتخذ لتلبية طلبها » .

وقال مندوب ألمانيا إن الدول قد لا تتمكن من بحث الأمر بسرعة فى حالة الخطر إلا إذا أحيطت مقدماً باقتراحات واضحة تحددها لجنة دولية تكون قائمة بمنطقة القناة بما يسهل اتفاق الدول على ما يتبع بدل ترك الأمر لمناقشات تجرى داخل الحكومات ثم فيما بينها ، وربما تحتم فى النهاية عقد لجنة تضع الحلول المطلوبة .

وأبدى مندوب النمسا أن الحكومة البريطانية تملك من النفوذ على القناة وداخل الشركة ما يكفل لها حماية مصالحها ، ولكن مصالح الدول الأخرى ، وإن كانت أقل نسبياً ، لا يوجد ما يضمن حمايتها لدرجة كافية .(٢)

---

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١١ مايو .

(٢) اقترح مندوب هولندا ، تأييداً لفكرة لجنة المراقبة ، إدخال النص التالى فى المعاهدة « يعتبر المتعاهدون كل عمل يعطل المرور بالقناة وكل مخالفة عمدية لنصوص المعاهدة الحالية اعتداء على القانون الدولى » . ولم يبت فى هذا الاقتراح .

وقدم مندوب إيطاليا صيغة معدلة لاقتراح زميله بيير انطونى هى :

«يسهر على تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر ، وينبهون حكوماتهم فورا عند ارتكاب أى مخالفة أو تهديد بارتكابها . وإذا قامت حرب أو هددت اضطرابات داخلية سلامة القناة ، يجتمع هؤلاء الوكلاء بلا إبطاء برياسة مندوب خاص عن تركيا ، ويشترك معهم ، بصفة استشارية ، مندوب عن الحكومة المصرية ، وذلك للنظر فى مهمة حماية القناة والاتفاق مع شركة السويس على ما يحقق تنفيذ لوائح الملاحة والبوليس » .

ووافق مندوب انجلترا على مبدأ إعطاء قناصل الدول حق المشاركة فى مراقبة تنفيذ المعاهدة ، على ألا يكون لهم اتخاذ إجراءات مباشرة ، بل مجرد إحاطة دولهم بما يرونه . وتطبيقا لهذا اقترح ضم الفقرة التالية للصيغة التى قدمها :

« يراقب تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول السامية المتعاهدة بمصر ، حتى يتمكنوا من تنبيه حكوماتهم لاى مخالفة أو تهديد بمخالفة يمكن أن تقع ضد هذه الأحكام » .

وأضاف هذا المندوب[1] ان اختصاص لجنة المراقبة سيكون غامضا وقليلا الأمر الذى يدفع أعضاءها لخلق أسباب للتدخل فى أعمال الشركة ، وسوف لا تملك فى مواجهة السفن الحربية سلطة فعلية .

وقال مندوب روسيا ان اختصاصات هذه اللجنة ستكون عديدة ، منها مثلا حل النزاع الذى يقوم بين الشركة والسفن الحربية ، وتحقيق الاضرار التى تسببها هذه السفن بالقناة .

ولما تمسك كل فريق برأيه[2] ، أقرت الأغلبية الصيغة الآتية باعتبارها المادة التاسعة من مشروع المعاهدة :

---

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٣ مايو .

(٢) بجلستي اللجنة العامة فى ٨ و ١٣ يونيه .

« تجتمع برياسة مندوب خاص عن تركيا ، لجنة مكونة من ممثلى . . . . [1] المعتمدين بمصر ، وينضم لهم ، بصفة استشارية ، مندوب عن الحكومة المصرية . وللقيام بمهمة حماية القناة تتفاهم هذه اللجنة مع الجهات المختصة لضمان حرية استخدام القناة ، وتراقب ، فى حدود اختصاصاتها ، تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتحيط الدول بالتدابير التى تراها لازمة لتنفيذها . ومن المفهوم ان مهمة هذه اللجنة لا تمس بأى شكل حقوق السيادة التى لجلالة السلطان أو حقوق وإعفاءات سمو الخديو » .

وقدم مندوبو بريطانيا ، مع موافقة مندوبى إيطاليا ، الصيغة الآتية :

« يراقب تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر ، ويخطرون حكوماتهم ، دون تأخير ، بأى مخالفة أو تهديد بمخالفة يمكن أن تقع ضد نصوصها . ويجتمعون بناء على دعوة أحدهم لاجراء التحقيقات اللازمة فى حالة الحرب أو الاضطرابات الداخلية أو الاحداث الأخرى التى تهدد سلامة أو حرية المرور بالقناة . ويحيطون حكوماتهم بالمقترحات التى يرونها مناسبة لضمان حماية القناة وحرية استخدامها . » [2]

وانتهى الأمر بترك الصيغتين للعرض على الدول لتقرر ما تراه بشأنهما بالطريق الدبلوماتى المباشر .

(١٠) تدابير تنفيذ المعاهدة :

عندما تولت اللجنة مناقشة هذه المسألة [3] ، التى وردت فى المادة السادسة

---

(١) ناقشت اللجنة العامة بجلسة ٨ يونيه مسألة ادخال هولندا وأسبانيا ضمن الدول التى يشترك ممثلوها فى لجنة المراقبة وعدم الاقتصار على ممثلى الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، ثم استقر رأى اللجنة على ترك تعيين هذه الدول لتقدير الحكومات باعتبار أن هذا التحديد مسأله سياسية تخرج عن اختصاصها .

(٢) كانت بريطانيا تخشى أن يؤثر وجود لجنة المراقبة على نفوذها الذى اكتسبته بمصر من سنة ١٨٨٢ .

(٣) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٣ مايو .

من المشروع الفرنسى والمادة الثامنة من المشروع الانجليزى ، تقدم مندوب فرنسا بالصيغة الاتية :

« تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود الفرمانات ، وبالاتفاق مع هيئة المراقبة ، التدابير الضرورية التى تؤدى لاحترام شروط المعاهدة الحالية . وإذا لم تتخذ هذه الحكومة التدابير الكافية عليها طلب المساعدة من الباب العالى والدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ . ويجب أن تتشاور هذه الدول فورا لتحدد ، باتفاق مشترك ، التدابير التى تتخذ لاجابة هذا الطلب . ولا تعطل أحكام المواد ٤ و٥ و٨[١] الاجراءات التى تتخذها الحكومة المصرية أو الدول بمقتضى هذه المادة » .

وتقدم المندوب العثمانى بصيغة أخرى هى :

« لا تعطل المواد السابقة الاجراءات التى ترى حكومة جلالة السلطان أو سمو الخديو ، باسم جلالته ، ضرورة اتخاذها لتنفيذ أحكام المعاهدة الحالية . وإذا لم تدبر الحكومة المصرية الوسائل الكافية عليها أن تلجأ للباب العالى الذى يتشاور عند اللزوم مع الدول الموقعة على التصريح للاتفاق على تحديد التدابير التى تتخذ لاجابة طلبها . »

واقترح مندوب روسيا[٢] الصيغة الآتية التى أقرتها اللجنة مبدئيا :[٣]

« تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطاتها المستمدة من الفرمانات ، وبالاتفاق مع هيئة المراقبة المذكورة فى المادة ٩ ، التدابير الضرورية التى تؤدى لاحترام تنفيذ المعاهدة الحالية . ولا تعتبر أحكام المواد ٤ و٥ و٨ ، باستثناء الشروط الواردة فى المادة ٤ بخصوص منع إقامة تحصينات ، عقبة فى سبيل هذه التدابير .

(١) هذه المواد الثلاث هى الخاصة بمنع التحصينات والأعمال الحربية بمنطقة القناة ومرابطة السفن الحربية داخلها .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٥ مايو .

(٣) مع تحفظ مندوبى انجلترا وايطاليا على العبارة التى تشير لهيئة المراقبة .

وإذا لم تدبر هذه الحكومة الوسائل الكافية عليها الالتجاء للباب العالى الذى يتشاور مع الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ للاتفاق على تحديد التدابير التى تتخذ لاجابة هذا الطلب . »

وقد طلب مندوب تركيا [١] حذف العبارة التى تقضى على الحكومة المصرية بالاتفاق مع هيئة المراقبة حتى لا يكون فى هذا مايفهم منه خضوع هذه الحكومة لمراقبة الدول الأمر الذى يقيد سلطة الدولة صاحبة السيادة . وانتهى الأمر [٢] إلى إبدال هذه العبارة بعبارة « بمراعاة الأحكام الواردة فى المعاهدة الحالية » التى لم يقبلها مندوب انجلترا وعلق موافقته على حذفها ، ثم أقرت الأغلبية ، عداه ، الصيغة الآتية ، للمادة العاشرة من المشروع ، مع بعض التعديلات :

« تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطاتها المستمدة من الفرمانات وبمراعاة الأحكام الواردة فى المعاهدة الحالية ، التدابير الضرورية التى تؤدى لتنفيذ هذه المعاهدة . وفى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لاترتب الوسائل الكافية عليها أن تلجأ للباب العالى الذى يتشاور فى ذلك مع الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ بقصد الاتفاق بصفة مشتركة على تحديد التدابير التى تتخذ لاجابة هذا الطلب . ولاتعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٦ [٣] و ٨ التدابير التي تتخذ تطبيقاً للمادة الحالية » .

(١١) الدفاع عن الأراضى المصرية :

لما بدأت اللجنة [٤] بحث هذا الموضوع ، الذى ورد فى المادة السادسة من المشروع الفرنسى والمادة الخامسة من المشروع الانجليزى ، بيّن مندوب فرنسا

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ١٣ يونية .

(٣) المادة ٦ خاصة بتحريم انزال وشحن القوات والعتاد داخل القناة وموانيها .

(٤) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٤ مايو .

أن الدفاع عن الأراضى المصرية وثيق الصلة بحرية المرور بالقناة [(١)] .

وحتى لاتمس حقوق السيادة التى يملكها السلطان اقترح مندوب تركيا النص الآتى :

« للباب العالى مطلق الحق فى اتخاذ كل الوسائل الضرورية للدفاع عن الاقليم . وإذا اعوزت الحكومة المصرية الوسائل الكافية وجب عليها الالتجاء لحكومة جلالة السلطان التى تتشاور فى ذلك عند اللزوم مع الدول » .

ونبه المندوب الانجليزى إلى ضرورة عدم حرمان حكومة الاقليم ، أي مصر ، من حق الدفاع عن نفسها .

وأكد مندوب روسيا أن كل تهديد لمصر هو فى نفس الوقت تهديد للقناة ، ثم اقترح النص الآتى :

« لاتعتبر أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٨ قيداً على الاجراءات التى يجد جلالة السلطان أو سمو الخديو ، باسم جلالته وفى حدود الحقوق المخولة له من الباب العالى ، من الضرورى اتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن الاقليم واحترام أحكام المعاهدة الحالية . وإذا كانت الحكومة المصرية لاتتخذ التدابير الكافية فان عليها طلب المساعدة من الباب العالى الذى يتشاور فى ذلك مع الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ » .

---

(١) عند بحث مسألة تدابير تنفيذ المعاهدة قال مندوب روسيا فى اللجنة الفرعية ، بجلسة ١٥ مايو ، إن هذه اللجنة وضعت نظاما لحرية المرور بالقناة ، ثم رأت ضرورة تقرير استثناءات يحتمها العمل على احترام أحكام المعاهدة والدفاع عن مصر ، وهذه الاستثناءات واحدة فى الحالتين ، ويصعب تصور حالة تهدد القناة دون أن يكون فيها تهديد للاراضى المصرية ، والعكس ، ومع هذا التوافق هناك اختلاف ناشىء عن أن الدفاع عن أحكام المعاهدة الخاصة بالقناة تختص به الدول المتعاهدة ، ولكن الدفاع عن باقى اقليم مصر يرجع للسلطان بموجب حق السيادة . ولهذا رأى هذا المندوب تجزئة المادة السادسة من المشروع الفرنسى إلى مادتين ، تخص الأولى تنفيذ المعاهدة ، وتخص الثانية الدفاع عن الأراضى المصرية . وقد أخذت اللجنة فعلا بهذا الرأى .

واقترح مندوب بريطانيا الصيغة الآتية :

« إن أحكام المواد ٤ و ٥ و ٨ من المعاهـــدة الحالية ، باستثناء ما يتعلق بالتحصينات ، لا تعطل الاجراءات التى يراها جلالة السلطان ، أو الحكومة المصرية ، فى حدود الحقوق المخولة لها من جلالته ، ضرورية للدفاع عن الاقليم وإقرار النظام العام » .

وتقدم المندوب العثمانى بصيغة أخرى هى :

« لا تعطل مواد المعاهدة الحاليـــة حقوق الباب العالى فى اتخاذ الوسائل والاجراءات التى يراها ضرورية للدفاع عن مصر ضد كل دولة محاربة ، أو فى حالة الاضطراب الذى يقع بها » .

وقال مندوب إيطاليا أن هــذه الصيغة تعطل حق الحكومة المصرية فى الدفاع عن إقليمها ، وتعلق المسألة دائماً بإرادة الحكومة التركية ، ويجب لتلافى كل إشكال أن يكون لحكومة مصر هذا الحق .

ونبه مندوب ألمانيا إلى أن اقتراح المندوب الروسى يشمل عبارة « بقواتهما الخاصة » ويحسن إقرار ذلك حتى لا يستفيد حلفاء الدولة صاحبة الإقليم من الاستثناءات المقررة لها .

ولم يوافق مندوب إنجلترا على هذه العبارة لأنها تتضمن قيداً على استقلال الدولة صاحبة الإقليم ، ويؤدى هــذا القيد للاضرار بالقناة فى حالة الاعتداء عليها فجأة .

وقال مندوب فرنسا ، تأكيداً للعبارة المذكورة ، إن اللجنة قامت على أساس المساواة المطلقة بين الدول تجاه الدولة صاحبة الإقليم .

واقترح المندوب الهولندى إضافة الفقرة التالية : « ولا يجوز أن تعوق هذه الاجراءات حرية المرور بالقناة » .

وعلى ضوء هذه المناقشات قدم المندوب الفرنسى الصيغة الآتية :

« إن القيود الواردة فى المواد ٤ و ٥ و ٨ من المعاهدة الحالية ، باستثناء الشرط الوارد فى المادة ٤ بخصوص إقامة التحصينات ، لا تعطل الاجراءات التى يرى جلاله السلطان أو سمو الخديو ، باسم جلالته وفى حدود الفرمانات الممنوحة له ، ضرورة اتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن مصر و إقرار النظام العام . ولا يجوز أن تعوق هذه الاجراءات حرية المرور بالقناة . »

ثم اقترح مندوب روسيا(١) الصيغة التالية :

« إن أحكام المواد ٤ و ٥ و ٨ ، باستثناء الشرط الوارد بالمادة ٤ الخاص بمنع إقامة التحصينات ، لا تعطل التدابير التى يرى جلاله السلطان ، أو سمو الخديو باسم جلالته ، من الضرورى اتخاذها، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن مصر وإقرار النظام العام . ولا تعطل هذه التدابير بأى حال حرية المرور بالقناة . وإذا وجد جلاله السلطان أو سمو الخديو أن الضرورة تحتم عليهما الالتجاء للاستثناءات المذكورة وجب إعلان الدول الموقعة على تصريح لندن بذلك » .

وأخيراً أقرت أغلبية اللجنة الصيغة الآتية للمادة الحادية عشرة من المشروع :

« وكذلك لا تعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ التدابير التى يضطر جلاله السلطان وسمو الخديو ، باسم جلالته وفى حدود الفرمانات الصادرة له ، لاتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن مصر وحفظ النظام العام . وفى حالة ما إذا اضطر جلالة السلطان أو سمو الخديو إلى الاستفادة من الاستثناءات الواردة فى المادة الحالية يجب إخطار الدول الموقعة على تصريح لندن بذلك » .

وقد طلب مندوب انجلترا(٢) حذف عبارتى « باسم جلاله السلطان » و « بقواتهما الخاصة » . وقال إن العبارة الأولى خاصة بالعلاقات بين السلطان والخديو وهى مسأله سياسية لا تدخل فى اختصاص اللجنة ، وإن العبارة الثانية

---

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٥ مايو .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

تتضمن قيداً على حقوق الدوله صاحبة الإقليم لأنها لا تمكنها من الاستفادة بحلفائها فى هذا الخصوص ، ولا لزوم لهذه العبارة مادام الرأى اتجه إلى وضع نص يقرر أن التدابير التى تتخذ « لا تكون عقبة على حرية استخدام القناة » .

وبيّن مندوب فرنسا أن شرط استخدام القوات الخاصة لا يمنع تركيا ومصر من اتخاذ حلفاء ، والمقصود هنا منع الدول الأجنبية من تعطيل أحكام المعاهدة الحالية بحجة الدفاع عن مصر ، وألا يكون لحلفاء تركيا ومصر التمتع بالاستثناءات التى تركت لهما وحدهما .

ومما يذكر بمناسبة المادة محل البحث ان بعض الصيغ التى قدمها بعض الأعضاء جاءت بها عبارات تقرر عدم المساس بحرية المرور ونفاذ الشرط الخاص بمنع إقامة تحصينات عند اتخاذ التدابير الاستثنائية المذكورة فى النص . ثم اتجه الرأى إلى إفراد مادة خاصة بسريان الشرطين ، ليس فقط عند اتخاذ تدابير الدفاع عن مصر بل أيضاً عند مباشرة التدابير اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدة ، وانتهت اللجنة للموافقة[1] على هذه المادة ، باعتبارها الثانية عشرة من المشروع ، بالصيغة الآتية :

« التدابير التي تتخذ فى الحالات الواردة فى المادتين ١٠ و ١١ من المعاهدة الحالية يجب ألا تعطل حرية استخدام القناة . وفى نفس هذه الحالات يظل محرما إقامة التحصينات الدائمه » .

(١٢) تحريم الميزات الخاصة :

لما بدأت اللجنة بحث هذا الموضوع[2] ، الذى ورد فى المادة الثانية من المشروع الفرنسى ، اقترح مندوب فرنسا النص التالى :

« اتفقت الدول السامية المتعاهدة ، تطبيقاً لمبدأ المساواة تجاه حكومة الإقليم

---

(١) بجلسة اللجنه العامة فى ٨ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة الفرعية فى ١٥ مايو .

والذى يعد أساساً للمعاهدة الحالية ، على ألا تسعى واحدة منها ، فيما يتعلق بالقناة للحصول على ميزة إقليمية أو تجـارية أو أى تفضيل فى الترتيبات التى قد تتم مستقبلا . »

ولما تخوف مندوب انجلترا من أن يكون فى هذا النص مايؤثر على مصالح بريطانيا داخل الشركة أو على مهمات البحرية الانجليزية بمنطقة القناة ، رد مندوب فرنسا مقترحا ، تلافيا لكل غموض ، إدخال كلمة « الدولية » بعد كلمة « الترتيبات » .

ورأى مندوب إيطاليا إبدال عبارة « تجـاه حكومة الاقليم » بعبارة « فيما يتعلق بحرية المرور بالقناة » .

ثم ووفق مبدئياً على الصيغة الآتية ، وهى المادة الثالثة عشرة من مشروع المعاهدة :

« تتفق الدول المتعاهدة ، تطبيقا لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية المرور بالقناة ، وهو المبدأ الذى يعتبر من أسس المعاهدة الحالية ، على ألاتسعى واحدة منها للحصول لنفسها على فوائد إقليمية أو تجارية ، فيما يتعلق بالقناة ، أو تفضيل فى الترتيبات الدولية التى تتم بشأنها . »

وأثار المندوب العثمانى على هذا النص ملاحظة خاصة فقال [١] إن مركز تركيا يختلف عن مركز الدول الأخرى ، وطلب النص على استثنائها من أحكام هذه المادة ، فرد مندوب فرنسا بأن النص على استثناء تركيا من التزامات المادة موضع البحث قد يؤدى لنتائج غير مستساغة تمس حرية المرور بالقناة ، وقال إن العالم أجمع يسلم بالمركز الخاص للباب العالى بمصر ، أى أن النص لا يمس هذا المركز .

وعند مراجعة المشروع النهائى [٢] طلب مندوب تركيا إضافة عبارة

---

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ١٣ يونية .

« وعدا ذلك تحترم حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم » . ووافق الأعضاء نهائياً على المادة مع هذه الاضافة .

(١٣) مراعاة التدابير الصحية :

نبه المندوب العثمانى فى اللجنة (١) إلى ضرورة احترام حقوق الباب العالى كاملة بخصوص الاجراءات الصحية التى تطبق بالأراضى المصرية . ولأهمية هذه المسألة ، التى قد تؤثر فى تطبيق أحكام المعاهدة ومنها حرية المرور ذاتها ، رئى صواب هذه الفكرة وأقرت أغلبية اللجنة (٢) الصيغة الآتية ، التى اعتبرت المادة السادسة عشرة من المشروع :

« لاتعطل أحكام المعاهدة الحالية التدابير الصحية التى تطبق بمصر . » (٣)

ختام أعمال اللجنة :

أقرت لجنة باريس (٤) ، دون مناقشة تذكر ، المواد ١٤ و ١٥ و ١٧ من مشروع المعاهدة بالصيغ الآتية على التوالى :

« فيما عدا الالتزامات المذكورة صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية ليس هناك مايعطل بأى شكل حقوق السيادة التى يملكها جلالة السلطان وحقوق وإعفاءات سمو الخديو المستمدة من الفرمانات . »

« اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة من المعاهدة الحالية لاتحد بمدة صكوك امتياز الشركة العالمية لقناة السويس . »

---

(١) بجلسة اللجنة الفرعية فى ٢٧ ابريل .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ١٣ يونية .

(٣) امتنع مندوب انجلترا عن إبداء رأيه بصدد هذه المادة لعدم وجود تعليمات لديه من حكومته بخصوص هذه المسألة ، وأخيراً أقرت الحكومة البريطانية إدراج هذه المادة فى المشروع النهائى الذى انتهت إليه مباحثاتها مع الحكومة الفرنسية بصدد نقط الخلاف فى مشروع لجنة ١٨٨٥ . (شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٤) .

(٤) بجلستى اللجنة الفرعية فى ٨ و ١٥ مايو وجلسة اللجنة العامة فى ٨ يونية .

« تلتزم الدول السامية المتعاهدة بأن تحيط الدول التى لم توقع المعاهـدة الحالية علما بها وتدعوها للانضمام إليها . »

وقد أبدى مندوب تركيا (١) بخصوص أولى هذه المواد أن المقصود بها حماية حقوق السلطان والخديو ، بعكس ماقد يفهم من ظاهر عبارتها من أن هناك قيودا على هذه الحقوق . وأقرت اللجنة وجهة النظر هذه .

وبهذا أنجزت لجنة باريس مهمتها بعـد أن جمعت سـائر المواد التى انتهى إليها الرأى فى شكل مشروع اتفاق لعرضه ، مع وجهات النظر المعارضـة لبعض مواده (٢) ، على حكومات الدول الممثلة فيها لقبوله كمعاهدة خاصة بحرية المرور بقناة السويس . (٣)

---

(١) بجلسة اللجنة العامة فى ١٣ يونية .

(٢) بجلسة اللجنة العامة فى ١٣ يونية ، وهى آخر جلساتها ، قدم مندوبا بريطانيا باسم حكومتهما تحفظاً عاماً على المشروع ، غير الاعتراضات على بعض مواده ، مضمونه ألا تعطل المعاهدة المقترحة حرية الحـكومة البريطانية فى العمـل بمصر وفق ماتقتضيه الحالة الاستثنائية الناتجة عن الاحتلال البريطانى لهذا الإقليم طالما كانت هذه الحالة قائمة . وظل هذا التحفظ قائماً حتى بعد إقرار المعاهدة نهائياً . وسندرسه تفصيلا فى الفصل الأول من الباب الثالث .

(٣) مشروع اللجنة :

هذه هى مواد مشروع المعاهدة مجتمعة :

المقدمة — « إن حكومات . . . رغبة منها فى وضع ميثاق اتفاق يقرر نظاماً نهائياً يؤدى لضمان حرية استخدام قناة السويس البحرية ، فى كل وقت ولجميع الدول ، ويكمل أيضا النظام الذى تسير عليه الملاحة بهذه القناة بمقتضى فرمان جلالة السلطان ، المؤرخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ (٢ من ذى القعدة سنة ١٢٨٢) الذى صدق على الامتيازات الصادرة من سمو الخديو ، قد عينوا مندوبيهم ، وهم .... وهؤلاء بعد التحقق من صحة تفويضهم ، قبلوا المواد التالية » :

المادة ١ — « تكون قناة السويس البحرية دائماً حرة ومفتوحة ، فى وقت الحرب ووقت السلم ، لـكل سفينة تجارية أو حربية ، دون تمييز لجنسيتها . وعليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على عدم ارتكاب أى عائق على حرية استخدام القناة ، فى وقت الحرب ووقت السلم . ولا تخضع القناة أبداً لمباشرة حق الحصر » .

المادة ٢ — « تسجل الدول السامية المتعاقدة ، اعترافا منها بأن قناة المياه العذبة لا غنى عنها للقناة البحرية ، التزامات سمو الخديو تجاه الشركة العالمية لقناة السويس فيما يتعلق بقناة المياه العذبة . وتلتزم بعدم المساس بأى شـكل بسلامة هذه القناة وفروعها ، التى لا تـكون وظيفتها محلا لأى محاولة لتعطيلها » .

المادة ٣ — « كذلك تلتزم الدول السامية المتعاقدة باحترام مواد ومؤسسات ومنشآت واشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة » .

المادة ٤ — « لا يقام أى حصن يمكن أن يستخدم فى عملية هجومية ضد القناة البحرية على نقطة تشرف عليها أو تهددها . وأى نقطة تشرف على مجراها أو مدخليها أو تهددها لا يجوز احتلالها عسكريا » ..

المادة ٥ — « لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة فى وقت الحرب ، كممر حر ، حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين ، تطبيقا لنص المادة الأولى من المعاهدة الحالية ، فان الدول السامية المتعاقدة تتفق على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو أى عمل يكون الغرض منه التحضير مباشرة لعملية حربية لا يجوز مباشرة شىء منها داخل القناة أو فى تخومها ، وكذلك داخل موانى مداخلها ، وداخل المياه الاقليمية التابعة لمصر ، حتى لو كان الباب العالى أحد الدول المتحاربة . ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتجهز أو تتمون ، داخل القناة وموانى مداخلها ، إلا للحد الضرورى جداً . ويتم مرور السفن المذكورة بالقناة فى أقصر مدة تطبيقا للوائح المعمول بها ودون أى تأخير آخر إلا ما نتج عن ضرورات العمل . ولا يجوز أن تزيد مرابطتها بميناء بور سعيد وداخل مرفأ السويس عن أربع وعشرين ساعة ، إلا فى حالة القوة القاهرة . وفى مثل هذه الحالة تلتزم بالسفر فى أقرب وقت ممكن . ويجب دائما أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين سفر سفينة محاربة وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية من أحد موانى المدخلين » .

المادة ٦ — « لا يجوز للسفن أن تفرغ أو تشحن داخل القناة وموانى مدخليها قوات أو ذخائر أو مواد حربية » .

المادة ٧ — « تخضع الغنائم ، فى جميع الأحوال ، لنفس نظام السفن الحربية التابعة للمحاربين » .

المادة ٨ — « لا تبقى الدول داخل مياه القناة (بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة) أى مركب حربية . ومع هذا لها أن ترابط ، فى موانى المدخلين فى بور سعيد والسويس ، بمراكب حربية لا يتجاوز عددها اثنتين لكل دولة . وهذا الحق لا يتمتع به المحاربون » .

المادة ٩ — « تجتمع ، برياسة مندوب خاص عن تركيا ، لجنة مكونة من ممثلى ... المعتمدين بمصر ، وينضم لهم ، بصفة استشارية ، مندوب عن الحكومة المصرية . وللقيام بمهمة حماية القناة تتفاهم هذه اللجنة مع الجهات المختصة لضمان حرية استخدام القناة ، وتراقب فى حدود اختصاصاتها ، تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتحيط الدول بالتدابير التى تراها لازمة لتنفيذها . ومن المفهوم أن مهمة هذه اللجنة لا تمس بأى شكل حقوق السيادة التى لجلالة السلطان أو حقوق وإعفاءات سمو الخديو » .

المادة ١٠ — « تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطاتها المستمدة من الفرمانات وبمراعاة الأحكام الواردة فى المعاهدة الحالية ، التدابير الضرورية التى تؤدى لتنفيذ هذه المعاهدة . وفى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا ترتب الوسائل الكافية ، عليها أن تلجأ للباب

المبحث الثالث

مفاوضات الحكومات

تركت لجنة باريس عام ١٨٨٥ للحكومات المختصة أمر اتخاذ الخطوات اللازمة للوصول لاتفاق نهائى بخصوص القناة على أساس ما انتهت اليه هذه اللجنة . وقد تولت الحكومة الفرنسية تبليغ وثائق أعمال اللجنة للدول التى اشتركت فيها . و بناء على رغبة هذه الدول قامت الحكومتان الفرنسية والبريطانية

= العالى الذى يتشاور في ذلك مع الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ بقصد الاتفاق بصفة مشتركة على تحديد التدابير التى تتخذ لاجابة هذا الطلب . ولا تعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ التدابير التى تتخذ تطبيقا للمادة الحالية » .

المادة ١١ — « لا تعطل أحكام المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ التدابير التى يضطر جلالة السلطان وسمو الخديو ، باسم جلالته وفى حدود الفرمانات الصادرة له ، لاتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن مصر وحفظ النظام . وفى حالة ما إذا اضطر جلالة السلطان أو سمو الخديو إلى الاستفادة من الاستثناءات الواردة فى المادة الحالية يجب إخطار الدول الموقعة على تصريح لندن بذلك » .

المادة ١٢ — « التدابير التى تتخذ فى الحالات الواردة فى المادتين ١٠ و ١١ من المعاهدة الحالية يجب ألا تعطل حرية استخدام القناة . وفى نفس هذه الحالات يظل محرماً إقامة التحصينات الدائمة » .

المادة ١٣ — « اتفقت الدول السامية المتعاقدة ، تطبيقاً لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية استخدام القناة ، وهو المبدأ الذى يعد من أسس المعاهدة الحالية ، على ألا تسعى واحدة منها ، فيما يختص بالقناة ، للحصول على فوائد إقليمية أو تجارية أو مميزات فى التنظيمات الدولية التى تجد فى هذا الخصوص . هذا مع مراعاة حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم » .

المادة ١٤ — « فيما عدا الالتزامات المذكورة صراحة في نصوص المعاهدة الحالية ليس هناك ما يعطل بأى شكل حقوق السيادة التى يملكها جلالة السلطان وحقوق وإعفاءات سمو الخديو المستمدة من الفرمانات » .

المادة ١٥ — « اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة من المعاهدة الحالية لا تحد بمدة صكوك امتياز الشركة العالمية لقناة السويس » .

المادة ١٦ — « لا تعطل أحكام المعاهدة الحالية التدابير الصحية التى تطبق بمصر » .

المادة ١٧ — « تلتزم الدول السامية المتعاهدة بأن تحيط الدول التى لم توقع المعاهدة الحالية علما بها وتدعوها للانضمام إليها » .

بمحادثات متبادلة لتسوية ما كان محل خلاف بلجنة باريس مما ورد فى بعض المواد التى انتهت إليها هذه اللجنة ، وهى المواد ٥ و ٦ و ٩ و ١٠ و ١١ الخاصة بتقييد حقوق المحاربين و إنزال وشحن القوات والعتاد ومراقبة تطبيق المعاهدة وتدابير تنفيذها والدفاع عن مصر . وسنفصل فيما يلى ماتم بخصوص كل من هذه المواد على حدة حتى تم الاتفاق عليها بين الحكومتين ، ثم حصولها على موافقة الدول الأخرى على المشروع النهائى [١] :

(١) المادة الخامسة (الخاصة بتقييد حقوق المحاربين بمنطقة القناة) [٢] :

وقع الخلاف بصدد هذه المادة بخصوص نطاق المنطقة التى تجاور القناة والتى لا يجوز أن يرتكب بها أى عمل حربى أو عمل يقصد به التحضير مباشرة للعمليات الحربية .

واقترحت حكومة باريس ، تقريبا لوجهات النظر ، أن تعدل الفقرة محل الخلاف وينص على أن العمل المذكور لا يجوز مباشرته « داخل القناة أو تخومها وكذلك داخل موانى مداخلها أو داخل المياه الإقليمية عند طرفى القناة » . و بهذا تحدد نطاق المياه الإقليمية وقصرت على المنطقة التى تقع حول طرفى القناة بعد أن كان النص الذى انتهت اليه لجنة باريس يذكرها دون تخصيص .

وردت حكومة لندن بأن الاقتراح الفرنسى و إن كان يقصر نطاق المياه الإقليمية على ما يجاور مدخلى القناة إلا أن كلمة « تخوم » الواردة به غامضة وقد تفسر بشكل غير مقبول لدرجة تجعلها تتجاوز نطاق المياه الإقليمة ، وأنه إذا

---

(١) جمعت وثائق هذه المفاوضات فى مجموعة بعنوان : « Négociations rel-atives au reglement international pour le libre usage du Canal de Suez.

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٥ و ٣٠ و ٢٨ و ٤٧ و ٥٦ (وسائل حكومة فرنسا للحكومة البريطانية فى ٢٤ مارس و٨ يونية و٨ نوفبر سنة ١٨٨٦ . ورسائل الثانية للأولى فى ١٩ مايو و ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦) .

كان الأمر غير هذا المدلول فإنها تكون زائدة لأنها فى هذه الحالة تدخل ضمنا فى هذه المياه ، وأن الاقتراح الانجليزى يمتاز على هذا الاقتراح بأنه يعطى نطاق المياه الإقليمية مسافة محددة هى ثلاثة أميال بحرية .

وكان رد الحكومة الفرنسية أن اقتراح انجلترا وإن كان له ميزة التحديد إلا أنه يضيق مسافة المياه الإقليمية ويحددها بشكل لا يكفى فى هذا العصر ، إذ أن القانون الدولى كان قد حدد عرض المياه الإقليمية بثلاثة أميال على أساس أن هذه المسافة هى أقصى مدى لقذيفة المدفع ، وقد زاد هذا المدى كثيرا فى الأزمنة الأخيرة ، ووجد أن قاعدة الثلاثة أميال أصبحت غير كافية . ولهذا السبب الأخير رأت الحكومة الفرنسية تضمين ذلك فى كلمة « تخوم » . ثم انتهت إلى قبول وجهة نظر حكومة انجلترا .

وعادت حكومة لندن تعترض على عبارة « أى عمل الغرض منه التحضير مباشرة لعملية حربية » على أساس أن المنع ، وهو يمتد للقناة وموانى مداخلها قد يجر إلى أن لا يكون فى إمكان الحكومة البريطانية أن ترسل فى حالة الحرب من ميناء السويس قوات أو ذخائر تعبر مصر برا وتكون وجهتها الهند ، إذ قد يفسر هذا بأنه تجهيز للحرب ، خصوصا وحالة الحرب حالة واسعة قد تشمل الحرب بين دول موقعة على المعاهدة أو بين دول موقعة وأخرى غير موقعة أو بين دول أجنبية عنها بالمرة ، وأن هذا ليس قصد واضعى مشروع الاتفاق ، لأنه من استخدام كلمة « مباشرة » وكذلك من مجموع النص يتضح أن العبارة محل الخلاف ترمى للأعمال العدائية ضد القناة ، وانه دفعا للشك يحسن إبدال هذه العبارة بعبارة « أى عمل الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة » .

وأجابت الحكومة الفرنسية بأن هذا الاعتراض أساسه رغبة بريطانيا فى أن تتمكن من أن تنقل من السويس قوات انجليزية ، معسكرة حاليا بمصر ، للهند واستراليا والشرق الأقصى ، وهذه حالة وقتية باعتراف حكومة لندن ، ويمكن

حلها بأن يضاف فى الخاتمة « پروتوكول » منفصل تحدد فيه الحكومة البريطانية مدة معقولة يكون لها فيها بصفة استثنائية الحق فى شحن قوات من ميناء السويس ، إذ لا داعى لأن يترتب على هـذه الحالة المؤقتة تعديل معاهدة قصد بها مراعاة المستقبل بشكل دائم .

وأخيرا اتفقت الحكومتان على المادة محل البحث (١) ، وظهرت الفقرة الأولى منها ، التى كانت موضع الخلاف ، بالمنطوق التالى :

« لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة فى وقت الحرب كممر حر حتى لسفن المحاربين الحربية تطبيقا للمادة الأولى من المعاهدة الحالية ، فقد اتفق المتعاهدون على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو عمل يكون الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة ، لايجوز مباشرته داخل القناة وموانى مدخليها ، وكذلك فى مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى ، حتى لو كان الباب العالى واحدا من الدول المتحاربة » .

وأبلغت الحكومة الفرنسية فى خطابها للدول بعد انتهاء محادثاتها مع الحكومة البريطانية ، انها قد اتفقت مع هذه الحكومة على أن يستثنى من القوات التى يحرم انزالها أو شحنها الجنود المرضى المجردون من السلاح الذين يوضعون بالمستشفيات العسكرية بالسويس و بور سعيد . (٢)

(٢) المادة السادسة (الخاصة بانزال وشحن القوات والعتاد) : (٣)

كان رأى مندوبى بريطانيا فى لجنة باريس ، أن يكون عدم جواز انزال

---

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٤ و ٣٩٥ .

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٠٤ (خطاب فرنسا للدول فى ١٧ نوفمبر ١٨٨٧) .

(٣) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٦ و ٢٤ و ٢٩ و ٥٤ و ٤٩ (رسائل الحكومة الفرنسية للحكومة البريطانية فى ٢٤ مارس و ٨ يونية و ٨ نوفمبر سنة ١٨٨٦ . ورسائل الثانية للأولى فى ١٩ مايو و ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦) .

وشحن القوات و العتاد قاصرا على داخل القناة فى وقت الحرب فقط و بالنسبة للدول المحاربة وحدها . ولكن حكومة فرنسا رأت أن هذا التحديد ضيق جدا ، وأن اصطلاح « فى وقت الحرب » غامض لأن الحرب تعد موجودة باستمرار تقريبا على هذه النقطة أو تلك على وجه المعمورة ، و بالتالى هناك دائما دول يسرى عليها وصف « الدول المحاربة » ، وكذلك لا فائدة من قصر النص على القناة وحدها دون موانى مدخليها . ورغم هذا فقد اقترحت هذه الحكومة من جديد لتقريب وجهات النظر الصيغة الآتية :

« فى وقت الحرب لاتنزل الدول المحاربة أو تشحن ، داخل القناة وموانى مداخلها ، قوات أو عتاد أو مواد حربية » .

ونبهت حكومة باريس إلى ضرورة الاحتفاظ بعبارة « وموانى مداخلها » لأنه يصعب عملا اعتبار القناة منفصلة عن الموانى الواقعة عند طرفيها ، وانه من التناقض أن يحذف من المادة السادسة عبارة ووفق عليها فى المادة الخامسة .

وأجابت الحكومة البريطانية بأن القاعدة الثانية من منشور جرانفيل ، التى هى أساس هذه المادة ، ذكرت القناة وحدها ، وأنها لا توافق على توسيع النص حتى يشمل بور سعيد والسويس ، لأنه قد يترتب على هذا فى حالة قطع الملاحة بالقناة ، مثلا ، عدم إمكان شحن قوات أو عتاد للهند فى وقت الحرب من ميناء السويس ، وتكون هذه القوات قد عبرت مصر برا بموافقة حكومة الاقليم ، الأمر الذى يضر بمصالح بريطانيا بالهند والشرق .

وتمسكت الحكومة الفرنسية بضرورة مد الحظر لموانى مدخلى القناة حتى تتمتع بالضمانات التى لاغنى عنها لسلامة هذا الطريق الدولى . وردت على تخوف بريطانيا ، من عدم امكانها إرسال قوات للهند ، نفس الرد الذى أوردته بصدد المادة الخامسة من أن هذه حالة مؤقتة يمكن حلها بواسطة « بروتوكول » خاص مؤقت .

وفى النهاية قدمت انجلترا مشروعا ، قبلته الحكومة الفرنسية ، وظهرت به المادة محل البحث بالمنطوق التالى :

« فى وقت الحرب لا يجوز للدول المحاربة أن تنزل أو تشحن داخل القناة وموانى مدخليها قوات أو ذخائر أو مواد حربية . وفى حالة المانع العرضى ، داخل القناة ، يجوز فى موانى المدخلين إنزال أو شحن قوات مقسمة إلى جماعات لا تتجاوز الواحدة منها ألف رجل مع المواد الحربية التى تناسبهم . »[١]

(٣) المادة التاسعة (الخاصة بمراقبة تطبيق المعاهدة) :[٢]

ننبه فى البداية إلى أن حكومتى هولندا واسبانيا طلبتا من الحكومة الفرنسية ، فى ردهما على تبليغها إياهما نتائج أعمال لجنة ١٨٨٥ ، أن تمثلا مع الدول الأخرى ، الموقعة على تصريح لندن ، فى الهيئة المقترحة لمراقبة تطبيق المعاهدة . وأجابت فرنسا بأنه روعى فى تشكيل الهيئة من ممثلى الدول الكبرى أن هذه الدول قد تقع على عاتقها مسئولية شاقة فى حالة مخالفة أحكام المعاهدة ، ويحسن تجنيب الدول الأخرى مخاطر هذه المسئولية[٣] . ثم انتهى الأمر بالنص على أن توكل هذه المهمة لممثلى جميع الدول الموقعة على المعاهدة ، ومنها هولندا واسبانيا .

ولما بدأت المفاوضات بين حكومتى باريس ولندن ، أبدت الحكومة الفرنسية أن شقة الخلاف ضيقة بين المادة التاسعة التى انتهت إليها اللجنة والاقتراح الانجليزى ، لأن انجلترا قبلت مبدأ إعطاء ممثلى الدول بمصر مراقبة تطبيق

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٥ .

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٦ و ٢٤ و ٢٩ و ٤٦ و ٤٩ و ٥٣ و ٧٥ و ٨٠ (رسائل حكومة باريس للحكومة البريطانية فى ٢٤ مارس و ٨ يونية و ٨ نوفمبر سنة ١٨٨٦ و ٣ سبتمبر سنة ١٨٨٧ . ورسائل الثانية للأولى فى ١٩ مايو و ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦ و ٤ مايو و ١٩ أغسطس سنة ١٨٨٧) .

(٣) رسائل متبادلة بين الحكومة الفرنسية وممثليها فى هولندا وأسبانيا فى ٢٦ يونية و ٢ و ١٦ و ٢٤ يولية سنة ١٨٨٥ (ملحقة بمجموعة وثائق ومحاضر اللجنة الدولية بباريس عام ١٨٨٥ ، ص ٢٢٩ ومابعدها) .

المعاهدة ، والمادة كما رأتها اللجنة لم تقل أكثر من أنهم « يكلفون » بذلك .
وأبدت هذه الحكومة أن الصيغة الانجليزية تقصر اجتماع ممثلى الدول على الحالات الخطيرة المحدودة كالحرب والاضطرابات الداخلية ، ولكن من الملائم توسيع نطاق هذه الحالات والنص علي اجتماعهم « فى كل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها » . وتطلب انجلترا أن يكون اتصالهم فى هذه الأحوال مع حكوماتهم ، والأجدى ، كما ترى الحكومة الفرنسية ، أن يتصلوا بالحكومة المصرية مباشرة ويقدموا لها الاقتراحات اللازمة ، وهذا لا يمنعهم من إخطار حكوماتهم بما يرونه .

وأخيراً رأت الحكومة الفرنسية أن تنتهى المادة بعبارة « وعلى أى حال ، يجتمعون مرة فى السنة لاستعراض سلامة تنفيذ المعاهدة » ، لأن من الصواب أن يكون للوكلاء الذين يكلفون بمراقبة تنفيذ المعاهدة فرصة الاجتماع مرة كل سنة على الأقل لهذا الغرض .

ولهذا كله اقترحت هذه الحكومة الصيغة الآتية :

« يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر . ويجتمعون عند ما تجد حالة تهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، بناء على دعوة أحدهم ، وتحت رياسة عميدهم ، لاجراء التحقيقات اللازمة . ويحيطون الحكومة المصرية بالمقترحات التى يرونها مناسبة لحماية حرية المرور بالقناة . وعلى أى حال ، يجتمعون مرة فى السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة . »

وأجابت حكومة لندن بأنها تعترض على النص على اجتماعهم « مرة فى السنة » ، لأن هذا يعطى عمل القناصل صفة منظمة مستديمة وهو ما لا تقبله الحكومة البريطانية . ورأت أن إعطاء القناصل حق توجيه مقترحات للخديو بدل حكوماتهم قد يؤدى بهم إلى التدخل فى شئون الحكومة المحلية ، وهذا أمر غير مقبول .

وردت الحكومة الفرنسية بأن النص على اجتماع القناصل مرة فى السنة الغرض منه ألا يسقط تفويضهم الخاص بالرقابة بمرور الزمن ، وأن هذه دورات قليلة ، وسوف لا يكون لممثلى الدول فى أغلب اجتماعاتهم السنوية إلا التحقق من عدم حدوث شيء غير عادي فى السنة التى سبقت الاجتماع ، وأن استعراض الحالة كل سنة سيشعر هؤلاء المندوبين بواجبهم ويحول دون أن يصبح إشرافهم خيالياً بحتاً .

وعن الاعتراض الخاص باتصال ممثلى الدول بالخديو مباشرة رأت الحكومة الفرنسية أن هذا مرجعه أن الحكومة المصرية هى صاحبة الصفة فى اتخاذ تدابير حماية القناة ومن الملائم أن يوجه لها مباشرة التنبيه بالحالات التى تكون فيها هذه التدابير ضرورية ، وأنه لا محل للخوف من احتمال إساءة القناصل استخدام مهمتهم للتدخل فى شئون الحكومة الخديوية ، بل بالعكس هذا الوضع أفضل لهذه الحكومة ، إذ لو فوضنا أمر تنبيهها للدول ذاتها لكان لهذا التنبيه صفة أشد وأقوى مما لو جاء من القناصل ، وفى هذا بعض المساس بالاستقلال الذى يتمتع به الخديو تحت السيادة العثمانية ، وأنه يمكن تفادى احتمال الضغط من جانب القناصل على الحكومة الخديوية بوضع صيغة تجعل واجب هؤلاء محصوراً فى إحاطة هذه الحكومة بالأخطار التى تهدد حرية المرور وسلامة القناة ، وتحقيقاً لهذا اقترحت حكومة باريس الصيغة الآتية للمادة محل البحث :

« يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر . ويجتمعون عند ما تجد حالة تهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، بناء على دعوة أحدهم وتحت رياسة عميدهم ، لإجراء التحقيقات اللازمة . ويجب عليهم إحاطة الحكومة المصرية بالخطر الذى يتوقعونه ، لتتخذ هذه الحكومة التدابير اللازمة لحماية القناة وحرية استخدامها . وعلى أى حال يجتمعون مرة فى السنة لاستعراض سلامة تنفيذ المعاهدة » .

وأقرت بريطانيا لحد كبير وجهة نظر الحكومة الفرنسية ، واقترحت الصيغة الآتية :

« يقوم بمراقبة تنفيذ هذا الاتفاق ممثلو الدول الموقعة عليه ، المعتمدون بمصر ، وممثل عن الحكومة المصرية ، وذلك إذا طرأت ظروف من طبيعتها تهديد حرية المرور بالقناة . ويجتمعون ، بناء على دعوة عميدهم ، لاستعراض الظروف الخطيرة والتحقق منها ، ويخطرون الحكومة المصرية بها لتتمكن من اتخاذ التدابير الضرورية لحماية القناة وحرية المرور بها . ويجتمعون على أى حال ، مرة فى السنة للتحقق من ان الاتفاق قد روعى بدقة » .

وقد جدت مهمة أخرى توكل لممثلى الدول ، بعد أن أثارت الحكومة الانجليزية فكرة « منطقة القناة » بالنسبة للتخوم البرية بجانب المجرى ، وقررت أن تطبيق القواعد التى توضع الآن للقناة على شقة من الأرض علي جانبيها يخلق صعوبات وإشكالات كبيرة ، إذ لو طبقنا قاعدة أنها تكون مفتوحة لمرور جميع الدول لكان من الواضح أن تصبح هذه المناطق أرضا مشاعا لا إقليما محايدا ، وتكون كل دولة حرة فى أن ترسل لها قوات عسكرية بأى عدد ، وإذا أخضعنا هذه الأراضي لنظام الحياد لكان دخولها ممنوعا حتى بناء على طلب الخديو ، ومعنى هذا قفلها دون حاكم الاقليم الذى يقع بداخله هذا الجزء ، وهذا وضع شاذ ليس له سوابق فى القانون الدولى أو فى العمل ، فضلا عما فى هذا النظام من مساس بسيادة السلطان وهو مالا يقبله هذا الأخير ، وليس فى منشور جرانفيل ولا فى تصريح مارس ١٨٨٥ ما يشير إلى أن القناة تشمل شيئا آخر غير الجزء المغطى بمياهها . ولهذا رأت انجلترا جعل النظام الذى تقرره النصوص الحالية قاصرا على القناة نفسها ، أى مجراها المائى وحده .

وأقرت حكومة باريس هذه الفكرة الأخيرة ، ورأت بخصوص المنطقة المتاخمة لمجرى القناة أنه يكفى أن لا يأتى الخديو أو الباب العالى أو الدول فيها

ما يعطل حرية الملاحة ، وأن يكون للنصوص الواردة فى المعاهدة والخاصة بضمان حرية المرور فى مجرى القناة أثر كاف يحول دون أن تستخدم المنطقة المتاخمة لأغراض تجعل الضمانات الموضوعة لمجرى الماء وهما . ولتحقيق هذا الغرض رأت هذه الحكومة إضافة فقرة فى آخر المادة التاسعة بحيث تصبح صيغة هذه المادة كما يلى :

« يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية ممثلو الدول الموقعة عليها ، المعتمدون بمصر . ويجتمع هؤلاء عند حدوث أى ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، بناء على دعوة أحدهم ، وتحت رياسة عميدهم ، لمباشرة التحقيقات اللازمة . ويحيطون الحكومة الخديوية بالخطر الذى يرونه لتتخذ التدابير اللازمة لحماية القناة وحرية استخدامها . وعلى أى حال يجتمعون مرة كل سنة لاستعراض سلامة تنفيذ المعاهدة . ويطلبون على الخصوص الغاء كل عمل وتفريق كل حشد على أى جانب من جانبى القناة ، يكون الغرض منه أو يؤدى لعرقلة حرية الملاحة وسلامتها التامة . »

وقبلت الحكومة البريطانية فى النهاية هذا النص ، على أن توجه الدعوة لاجتماع القناصل من ثلاثة من بينهم [١] .

(٤) المادة العاشرة (الخاصة بتدابير تنفيذ المعاهدة) [٢] :

عند وضع هذه المادة ، فى لجنة ١٨٨٥ ، لم يوافق مندوب بريطانيا على ذكر عبارة « وبالشروط المذكورة فى المعاهدة الحالية » . وقد بينت الحكومة الفرنسية لحكومة لندن أن مندوب الأخيرة كان يقصد بعدم الموافقة على هذه العبارة أن لا تتقيد حكومته بالمادة التاسعة الخاصة بالرقابة ، ومادام الاتفاق قد تم على المادة المذكورة فلامحل للاعتراض ، خصوصاً وأن هذه عبارة شكلية كان

---

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٥ و ٣٩٦ .

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٧ و ٣١ و ٤٦ (رسائل الحكومة الفرنسية لحكومة لندن في ٢٤ مارس و ٨ يونية سنة ١٨٨٦ . ورساله الثانية للأولى فى ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦)

من السهل حذفها عند بداية المناقشات الأولى ، ولكن حذفها الآن ، بعد أن أقرتها اللجنة ، قد يفسر بما يضعف قوة المعاهدة ويوحى بأن الحكومة المصرية لاتتقيد بشروط المعاهدة الحالية عند تصرفها بمقتضى هذه المادة .

وأجابت الحكومة البريطانية بوجوب ترك الحرية التامة للحكومة المصرية فيما يختص بالدفاع عن قناة السويس ، وأنه كان المقصود فى البداية بالعبارة محل الاعتراض أن يتصرف الخديو بالاشتراك مع لجنة المراقبة المذكورة فى المادة التاسعة ، ومادامت الحكومة الفرنسية قد قبلت صيغة أخرى للمادة المذكورة فلم يعد لهذه العبارة لزوم ، فضلا عن أنه يجب أن يراعى أن كل مادة تمس استقلال الخديو تتعارض مع القواعد ٤ و ٦ و ٨ من منشور جرانفيل .

وأخيراً قبلت الحكومتان النص كما قررته اللجنة ، مع تعديلات شكلية طفيفة [١] .

(٥) المادة الحادية عشرة (الخاصة بتدابير الدفاع عن مصر) [٢] :

اعترضت الحكومة البريطانية من البداية على عبارة « بقواتهما الخاصة » الواردة بهذه المادة التى خصصتها لجنة باريس لمسألة الدفاع عن الأراضى المصرية . وقد بينت الحكومة الفرنسية أن الغرض من هذه العبارة ألا يتمكن حلفاء مصر والباب العالى من ارتكاب أعمال عسكرية على القناة لأن هذا يخالف روح المعاهدة ، وأن لا محل لأن تخشى الحكومة الانجليزية أن تؤدى هذه العبارة لحرمان حكومتى الباب العالى والخديو من إبرام محالفات . ولتبديد كل شك اقترحت حكومة فرنسا

---

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٦ .

(٢) وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ١٧ و ٣٢ و ٤٧ و ٥٠ و ٥٤ و ٥٥ و ٥٦ و ٥٧ و ٦٤ و ٦٥ و ٧٥ (رسائل الحكومة الفرنسية للحكومة البريطانية فى ٢٤ مارس و ٨ يونية و ٨ نوفبر سنة ١٨٨٦ و ٥ مايو و ٢ يونية و ٨ يولية سنة ١٨٨٧ ، ورسائل الثانية للأولى في ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٨٦ و ٤ و ١١ مايو و ١٨ يولية و ١٩ أغسطس سنة ١٨٨٧) .

إضافة عبارة « فى منطقة القناة » فتكون صيغة المادة كالآتى :

« وكذلك لاتكون شروط المواد ٤ و ٥ و ٦ و ٨ عقبة على التدابير التى يرى جلالة السلطان أو سمو الخديو ، تطبيقا للفرمانات الصادرة له ، من اللازم اتخاذها للقيام ، بقواتهما الخاصة ، بالدفاع عن الاقليم وإقرار النظام العام ، فى منطقة القناة . »

وأوضحت الحكومة الفرنسية أن شرط استخدام قوات الخديو والسلطان فقط يسرى علي قناة السويس وحدها دون باقى مصر ، وهذا هو سبب إضافة عبارة « فى منطقة القناة » ، وأن هذا الشرط يؤيده مبدأ المساواة بين الدول تجاه القناة والدفاع عنها ، وإذا قيل إنه ، حتى بعدقصر مداه على منطقة القناة ، يتضمن اعتداء على حقوق الدولة صاحبة القناة ، فان هذا القول معناه أن المعاهدة بأكملها تتضمن هذا الاعتداء لأنهاتضع نظاما للقناة يقيد ، لحد ما ، حرية الخديو والسلطان فى التصرف فى منطقتها ، ويلزمهما باتباع الشروط الواردة بموادهذه المعاهدة .

وأصرت الحكومة الانجليزية على اعتبار شرط استخدام القوات الخاصة ، حتى مع حصره فى منطقة القناة ، قيدا على حرية الخديو التامة فى التصرف فيما يتعلق بالدفاع عن مصر ومنها هذه المنطقة ، مع حلفاء أو بدونهم ، تطبيقا للقاعدة الثامنة من منشور جرانفيل ، وانه لما كانت فكرة لجنة المراقبة قد استبعدت فان الخديو يجب أن يتخذ تحت مسئوليته تدابير الدفاع عن القناة ، وإذا حرم عند الخطر المفاجىء من الاستنجاد بقوات أجنبية فان فى هذا تعريض القناة لخطر جسيم .

ولكى تتفادى الحكومة البريطانية المناقشة حول العبارات السابقة تقدمت بالصيغة الجديدة الآتية :

« لا يتعارض هذا الاتفاق مع أى تدبير يكون لازما للدفاع عن مصر وسلامة القناة » .

وقد رأت الحكومة الفرنسية أن هذا الاقتراح الأخير يتعارض لحد كبير مع المسائل الواردة فى المادة ١١ محل البحث ، وان المعاهدة وضعت للقناة وحدها دون باقى مصر ، فلا مبرر للابتعاد عن هذا المدى و إدخال ما لا يتعلق بالقناة ، هذا فضلا عن ان الاقتراح لايبين صراحة من الذى يتخذ التدابير المذكورة ومن الذى يقدر لزومها .

وأجابت انجلترا بأنه يصعب فصل حالة مصر عن حالة القناة بشكل مطلق خصوصا وأن القناة تتكون من جزءين ، المجرى المائى ومسافة على الشاطىء من الجانبين . وقالت ان الخديو هو الذى يقرر التدابير التى تتخذ و ينفذها بقواته الخاصة وقوات حلفائه .

وأوضحت حكومة باريس أن الصيغة التى تقترحها انجلترا تبطل عمليا الضمانات المرغوب تقريرها لحياد القناة ، ولا يكون هذا الحياد إلا وهما إذا كان الدفاع عن هذا الطريق ، عندما يجد حادث عارض فى ظروف مجهولة ، لاينفذ بواسطة مصر والباب العالى فقط بل أيضا بواسطة حلفاء غير معروفين ، وأنه إذا سمحت مصر والباب العالى لدولة ما أن تتدخل على القناة فان الدول الأخرى ترى نفسها فى حل من اتفاقية أضحت بهذا التدخل ورقة غير ذات مفعول ، ولا توجد دولة أوربية ، من الدول التى تهمها حرية القناة ، تقبل أن تترك الدفاع عن مصالحها فيها للحلفاء الاحتماليين لمصر والباب العالى ، وان لهذين الأخيرين حرية التحالف للدفاع عن إقليم مصر فيما هو خارج عن القناة ، وتقوم المفاوضات الحالية على مبدأ أن القناة يمكن تمييزها عن باقى مصر وضمانها بحياد خاص ، ويمكن ، لهذا الغرض ، تحديد منطقة القناة فى البر كما حددت من جهة البحر . ورأت الحكومة الفرنسية تعديل الفقرة الأخيرة ، من النص الذى اقترحته على الوجه الآتى :

« من المفهوم أن النصوص السابقة لا تعطل التدابير التى تتخذها الحكومة

الخديوية والباب العالى ، صاحب السيادة ، للدفاع عن سلامة إقليم مصر خارج المنطقة التى تطبق عليها الاتفاقية الحالية » .

وقالت حكومة انجلترا انه إذا كانت القوات التى تهدد القناة مما يدخل فى إمكان الخديو والسلطان التغلب عليها فانه يسهل فى هذه الحالة التخلى عن وجهة النظر التى تخول لهما الاستعانة بحلفاء ، ولكن الموقف يتغير إذا جاء هذا التهديد من جانب قوات متفوقة .

وأجابت حكومة باريس بأن سلامة القناة إذا تعرضت لعدوان القبائل المجاورة فان قوات الخديو تكفى لردها ، وإذا تعرضت لثورة داخلية كان هناك عادة وقت يسمح لممثلى الدول بمباشرة مهمتهم الموكولة إليهم بالمادة التاسعة وإخطار الحكومة المصرية وحكوماتهم بالتدابير التى يرونها ، وإذا أعوزت الخديو الوسائل اللازمة فإنه يلجأ للباب العالى الذى يتفق مع الدول على التدابير التى تتخذ تطبيقا للمادة العاشرة ، ولكن إذا جاء تهديد القناة من جانب دولة موقعة على الاتفاقية فان هذا يعد نقضا لها ، خصوصا المادة الأولى منها ، ويفقدها قوتها الالزامية ، ويكون لمصر والباب العالى حرية التصرف لدفع هذا العدوان ، بحلفاء أو بدون حلفاء .

وترى الحكومة الفرنسية ان سلامة القناة يضمنها بشكل فعال تدخل الدول جملة أو امتناعها ، باخلاص ، جملة ، إذ هذا أفضل من العمل المستقل من جانب دولة بمفردها ، حتى لو تصرفت باسم الباب العالى أو الخديو وكحليفة لها ، ومن ثم لا حاجة للالتجاء لحلفاء خصوصيين للدفاع عن القناة ، وأنه إذا كان لابد من تدخل حلفاء فإنه يلزم أن يكون هؤلاء الحلفاء هم جميع الدول الموقعة على المعاهدة بدون استثناء .

وأخيرا أقرت انجلترا عبارة « بقواتهما الخاصة » ، وقبلت وجهة النظر التى تقول باستعادة كل دولة حريتها فى العمل وعدم تقيدها بنصوص المعاهدة فى حالة

وقوع الاعتداء من جانب دولة موقعة عليها . وقالت انه فى حالة الاضطرابات الداخلية يكون للدول حق حماية سفنها التى تمر بالقناة .

نهاية المفاوضات :

فى ٢١ اكتوبر ١٨٨٧ وجهت حكومة لندن للحكومة الفرنسية مشروعا كاملا يتضمن التعديلات التى اتفق عليها والتى بيناها بخصوص المواد السابقة التى كانت محل خلاف (١) . ويتفق هذا المشروع فى باقى مواده مع المشروع الذى وضعته لجنة باريس ، عدا المادة الرابعة من هـذا الأخير فقد حذفت لأنها أصبحت فى الواقع زائدة بعـد التعديلات التى أدخلت على المـادتين التاسعة والثانية عشرة الواردتين به ، سواء داخـل اللجنة المذكورة أو بين حكومتى لندن وباريس . (٢)

وبعد اتفاق هاتين الحكومتين ، قامت الحكومة الفرنسية ، فى ١٠ و ١٢ نوفمبر ١٨٨٧ ، باخطار حكومات الدول التى اشتركت فى لجنة باريس عام ١٨٨٥ بنصوص الاتفاق وجميع الوثائق المتعلقة به ، تمهيداً للتوقيع النهائى عليه .

وقد وافقت الحكومات المختلفة على النصوص المعروضة ، ولكن تأخر التوقيع النهائى بسبب طلبات أثارها الباب العالى منها أن تكون رياسة لجنة القناصل ، المكلفة بمراقبة تنفيذ المعاهدة ، لمندوب عثمانى بدل عميـــد الهيئة السياسية (٣) ، وطلب وضع استثناء يحول دون أن تكون أحكام هذه المعاهدة

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٤ وما بعدها .

(٢) ترتب على حذف المادة الرابعة من مشروع اللجنة تغيير أرقام المواد النهائية .

(٣) فى ٤ فبراير سنة ١٨٨٨ طلبت حكومة مصر من الحكومة البريطانية أن تكون رياسة اجتماعات القناصل لمندوب عن الحكومة المصرية . ولم تحقق هذه الرغبة فى النصوص النهائية إلا فى حالة تغيب المندوب العثمانى عن رياسة الاجتماعات السنوية (الملف 1871 ، Canal de Suez: Libre usage du Canal de Suez- Projet de Convention entre l'Angleterre et la France ، بمحفوظات وزارة الخارجية) .

عقبة على الاجراءات التى ترى الحكومة العثمانية من الضرورى اتخاذها لحماية ولاياتها الواقعة على شواطىء البحر الأحمر، وأخصها اليمن والحجاز، لأنه لوقامت ثورة مثلا فى تلك البقاع أثناء انشغال تركيا فى حرب مع دولة أخرى فان تطبيق معاهدة القناة بدقة على ماتتخذه الحكومة العثمانية من تدابير لقمع هذه الفتنة يعرقل جهودها لحد كبير .

وقد ردت الحكومتان الفرنسية والانجليزية بأنه ليس من المقبول إيقاف اجتماعات الهيئة السياسية ، التى تدعو إليها الأحداث المفاجئة ، لحين وصول مندوب خاص عن تركيا . ومع ذلك وافقتا فقط على أن تكون الاجتماعات السنوية للقناصل تحت رياسة مندوب عثمانى . وقبلت تركيا ذلك .

وأقرت الحكومتان المذكورتان ، استناداً للحجج التى قدمتها تركيا ، أن توضع فى آخر المادة العاشرة ، من المشروع النهائى ، الفقرة التالية : « ومن المفهوم أيضاً أن شروط المواد الأربع المذكورة (٤ و ٥ و ٧ و ٨ من المشروع النهائى) لاتعطل بأى شكل التدابير التى ترى الحكومة الامبراطورية العثمانية من الضرورى اتخاذها ، بقواتها الخاصة ، للدفاع عن ممتلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر . »

وفى ٢٦ مايو ١٨٨٨ تم التفاهم نهائيا بين الباب العالى وفرنسا وانجلترا . وفى ٢٥ يونية وجهت الدعوة للدول للتوقيع على الاتفاق [١] . وقد جمعت كل المواد وصيغت فى قالب قانونى فى شكل معاهدة وقعها بالآستانة فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ مندوبو جميع الدول التى اشتركت فى وضعها ، وتم تبادل وثائق التصديق عليها بهذه المدينة فى ٢٨ ديسمبر ١٨٨٨ . وهاهى :

نص المعاهدة :

« باسم الله القدير

إن رئيس الجمهورية الفرنسية ، وجلالة امبراطور ألمانيا وملك بروسيا ،

---

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ١٠٨ و ١٠٩ .

وجلالة امبراطور النمسا وملك بوهيميا وملك المجر الرسولى ، وملك اسبانيا النائبة عنه الملكة الوصية على العرش ، وجلالة ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وارلندا وامبراطورة الهند ، وجلالة ملك إيطاليا ، وجلالة ملك الأراضى المنخفضة ودوق لكسمبورج ، وجلالة امبراطور سائر الروسيين ، وجلالة امبراطور العثمانيين [1] ، رغبة منهم فى أن يقرروا ، بصك اتفاق ، نظاما نهائياً يضمن ، فى كل وقت ولجميع الدول ، حرية استخدام قناة السويس البحرية ، ويكمل أيضاً النظام الذى خضعت له الملاحة بمقتضى فرمان جلالة السلطان ، المؤرخ فى ٢٢ فبراير ١٨٦٦ (٢ من ذى القعدة ١٢٨٢) [2] ، والمصدق على الامتيازات الصادرة من سمو الخديو ، قد عينوا مندوبيهم المفوضين ، وهم :

. . . . (أسماء مندوبى كل دولة) . . . .

وهؤلاء ، بعد أن تبادلوا وثائق تفويضهم التام ووجدوها صحيحة ومطابقة للأصول المرعية ، اتفقوا على المواد الآتية :

المادة الأولى : تكون قناة السويس البحرية على الدوام حرة ومفتوحة ، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم ، لكل سفينة تجارية أو حربية دون تمييز لجنسيتها .

وعليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على ألا تمس بأى شكل حرية استخدام القناة ، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم .

ولاتخضع القناة أبداً لمباشرة حق الحصر .

---

(١) هذه هى الألقاب الرسمية لرؤساء الدول التسع التى وقعت المعاهدة ، وهى على التوالى : فرنسا والمانيا والنمسا وأسبانيا وبريطانيا وإيطاليا وهولندا (الأراضى المنخفضة) وروسيا وتركيا .

(٢) التاريخ الصحيح لفرمان السلطان هو ٢ من ذى الحجة سنة ١٢٨٢ (١٩ مارس سنة ١٨٦٦) ، أما « ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ » فهو تاريخ الاتفاق الذى تم بين الخديو والشركة وانصب عليه الفرمان المذكور (مجموعة "Concessions, Conventions, ... the Sultan's Firman" ، ١٨٨٣ ، وثيقة ١٤ ، ص ٤٤ . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٤٩٠ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٠٨) .

المادة الثانية : إن الدول السامية المتعاقدة ، اعترافا منها بأن قناة المياه العذبة لاغنى عنها للقناة البحرية ، تسجل التزامات سمو الخديو تجاه الشركة العالمية لقناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة ، وهى الالتزامات المنصوص عليها فى الاتفاق المؤرخ ١٨ مارس ١٨٦٣ ، الذى يشمل بيانا وأربع مواد .

وتلتزم بألا تمس بأى شكل سلامة هذه القناة وفروعها ، التى لايجوز أن تكون مهمتها محلا لأى محاولة لتعطيلها .

المادة الثالثة : وكذلك تلتزم الدول السامية المتعاقدة باحترام أدوات ومؤسسات ومبانى وأشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة .

المادة الرابعة : لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة فى وقت الحرب كممر حر ، حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين ، تطبيقاً للمادة الأولى من المعاهدة الحالية ، فقد اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو أى عمل يكون الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة لايجوز مباشرته داخل القناة وموانى مدخليها ، وكذلك داخل مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى ، حتى لو كانت الامبراطورية العثمانية إحدى الدول المتحاربة .

ولايجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربين أن تتزود أو تتمون ، داخل القناة وموانى مدخليها ، إلا للحد الضرورى جداً . ويتم عبور هذه السفن بالقناة فى أقصر مدة تطبيقا للوائح السارية ، ودون أى تأخير آخر غير ماينتج عن ضرورات العمل . ولايجوز أن تتجاوز مرابطتها ، فى بورسعيد ومرفأ السويس ، أربع وعشرين ساعة ، إلا فى حالة القوة القوة القاهرة . وفى هذه الحالة ، تلزم بالسفر فى أقرب وقت ممكن . ويجب دائما أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين خروج سفينة محاربة ، من أحد موانى المداخل ، وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية .

المادة الخامسة : فى وقت الحرب لايجوز للدول المحاربة أن تنزل أو تأخذ ،

داخل القناة وموانى مداخلها ، قوات أو ذخائرأومواد حربية . ولكن ، فى حالة المانع العرضى داخل القناة ، يجوز ، داخل موانى المداخل ، أخذ أو إنزال قوات مقسمة إلى جماعات لا تتجاوز الواحدة منها ١٠٠٠ رجل مع المهمات الحربية التى تناسبهم .

المادة السادسة : تخضع الغنائم من جميع النواحى لنفس النظام الخاص بالسفن الحربية التابعة للمحاربين .

المادة السابعة : لاتبقى الدول أى سفينة حربية داخل مياه القناة (بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة) .

ومع ذلك ، يجوز لها أن تضع ، فى موانى المداخل ببور سعيد والسويس ، مراكب حربية لا يتجاوز عددها مركبين لكل دولة .

وهذا الحق لايتمتع به المحاربون .

المادة الثامنة : يكلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية وكلاء الدول الموقعة عليها المعتمدون بمصر . ويجتمعون عند كل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، بناء على دعوة ثلاثة من بينهم وتحت رياسة عميدهم ، لاجراء التحقيقات اللازمة . ويحيطون الحكومة الخديوية بالخطر الذى يتبينونه حتى تتخذ هذه الحكومة التدابير التى تكفل حماية القناة وحرية استخدامها .

وعلى أى حال ، يجتمعون مرة فى السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة . وتعقد هذه الاجتماعات الأخيرة برياسة مندوب خاص تعينه لهذا الغرض الحكومة الامبراطورية العثمانية . ويجوز لمندوب خديوى أن يشترك أيضا فى الاجتماع ويرأسه فى حالة غياب المندوب العثمانى .

وعليهم بصفة خاصة أن يطلبوا الغاء كل عمل أو تفريق كل حشد ، على أحد جانبى القناة ، يمكن أن يكون الغرض منه أو يؤدى للمساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة .

المادة التاسعة : تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطاتها المستمدة من الفرمانات وبالشروط الواردة فى المعاهدة الحالية ، التدابير اللازمة التى تحمل على احترام تنفيذ المعاهدة المذكورة .

وفى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية ، عليها الاستنجاد بالحكومة الامبراطورية العثمانية ، وهذه تتخذ التدابير الضرورية لاجابة هذا الطلب ، وتبلغ ذلك إلى علم الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن ، فى ١٧ مارس ١٨٨٥ ، وتتفاهم معها ، عند اللزوم ، فى هذا الموضوع .

ولا تعتبر أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ عقبة فى سبيل التدابير التى تتخذ تطبيقا للمادة الحالية .

المادة العاشرة : وكذلك لاتكون أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ عقبة دون التدابير التى يضطر جلالة لسلطان وسمو الخديو ، باسم جلالته وفى حدود الفرمانات الممنوحة لسموه ، إلى اتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، لضمان الدفاع عن مصر وإقرار النظام العام .

وفى حالة ما إذا اضطر جلالة السلطان أو سمو الخديو إلى الاستفاده من الاستثناءات المذكورة فى المادة الحالية ، فانه يجب على الحكومة الامبراطورية العثمانية أن تحيط الدول الموقعة على تصريح لندن علما بذلك .

ومن المتفق عليه أيضا أن أحكام المواد الأربع المذكورة لاتعوق ، بأى حال ، التدابير التى ترى الحكومة الامبراطورية العثمانية ضرورة اتخاذها ، بقواتها الخاصة ، لضمان الدفاع عن ممتلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر .

المادة الحادية عشرة : ان التدابير التى تتخذ فى الحالات المذكورة فى المادتين ٩ و ١٠ من المعاهدة الحالية يجب ألا تعوق حرية استخدام القناة .

وفى نفس هذه الحالات ، يحرم اطلاقا انشاء تحصينات دائمة تقام خلافا لأحكام المادة ٨ .

المادة الثانية عشرة : اتفقت الدول السامية المتعاقدة ، تطبيقا لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية استخدام القناة ، وهو المبدأ الذى يعتبر أحد أسس المعاهدة الحالية ، على ألا تسعى واحدة منها ، للحصول على فوائد اقليمية أو تجارية أو امتيازات فى الترتيبات الدولية التى قد تتم مستقبلا فيما يتعلق بالقناة . ومع هذا تصان حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم .

المادة الثالثة عشرة : فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية ، ليس هناك أى مساس بحقوق السيادة التى لصاحب الجلالة الامبراطورية السلطان وحقوق وامتيازات سمو الخديو المستمدة من الفرمانات .

المادة الرابعة عشرة : اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة عن المعاهـــدة الحالية لا تتقيد بمدة صكوك امتياز الشركة العالمية لقناة السويس .

المادة الخامسة عشرة : لا تعوق أحكام هذه المادة التدابير الصحية المعمول بها فى مصر .

المادة السادسة عشرة : تتعهد الدول السامية المتعاقدة بأن تبلغ هذه المعاهدة للدول التى لم توقعها وتدعوها للانضمام اليها .

المادة السابعة عشرة : يصدق على المعاهدة الحالية ويتم تبادل وثائق التصديق عليها فى مدة أقصاها شهر أو أقل إن أمكن .

وإثباتاً لما تقدم وقع المفوضون هذه المعاهدة ووضعوا عليها أختامهم .

تم بالآستانة فى اليوم التاسع والعشرين من شهر اكتوبر عام ألف وثمانمائة وثمانية وثمانين .

. . . (توقيعات المندوبين) . . . . »

الفصل الثانى

أحكام معاهدة ١٨٨٨

رأينا فى الفصل السابق كيف تمت صياغة المواد الواردة فى هذه المعاهدة حتى انتهت بالشكل الحالى . وسنقتصر فى هذا الفصل على تحليل هذه المواد وترتيب أحكامها التى ترجـــع إلى خمس نقط رئيسية تتضمن حرية المرور وضماناتها والنصوص الخاصة بتنفيذ المعاهدة واستثناءات من بعض أحكامها و بعض مسائل ختامية .

المبحث الأول

حرية المرور

ا — المبدأ العام :

حرية المرور بقناة السويس هى الهدف الرئيسى الذى أرادته الدول وسعت إلى تحقيقه والاتفاق على تقريره وتنظيمه .

وقد هدفت معاهدة ١٨٨٨ أساسا إلى هذا المبدأ ، ونصت عليه بأوسع عبارة ، فتقول مقدمتها إن الغرض منها الاتفاق على نظام نهائى يؤدى لضمان حرية استخدام قناة السويس البحرية فى كل وقت ولجميع الدول ، ونصت المادة الأولى على أن تـكون قناة السويس البحرية دائما حرة ومفتوحة فى وقت الحرب و وقت السلم لـكل سفينة تجارية أو حربية دون تمييز لجنسيتها .

ب — قيود على المبد العام :

الحرية إن لم تـكن منظمة انقلبت إلى فوضى . وحرية المرور بقناة السويس كما قررتها المعاهدة ، ليست مطلقة دون رابط ، بل توجد شروط يجب على السفن أن تتبعها حتى تتمتع بالمرور دون تعطيل . والمقصود بالبحث هنا الشروط العامة

الدائمة التى لا تتقيد بوقت معين أو ظرف محدد أو نوع السفن ، أى أن كل سفينة تطلب المرور سواء كانت تجارية أو حربية ، فى وقت السلم أو وقت الحرب ، تخضع لهذه القيود وإلا حرمت من المرور إذا استلزم الأمر هذا الحرمان .

وتتلخص هذه الشروط والقيود فى النقط الآتية : احترام أحكام المعاهدة ، وتنفيذ لوائح شركة القناة ، ودفع الرسوم ، ومراعاة التدابير الصحية ، وعدم مزاولة النقل غير المشروع ، وأن لا تكون السفينة بحالة تهدد سلامة القناة ، والخضوع للضرورات العملية ، على التفصيل الآتى :

(١) احترام أحكام المعاهدة :

من يعتدى على معاهدة لا يحق له الاحتماء بضماناتها ولا يتمتع بأحكام كان هو أول من خالفها ، فالسفينة التى تتجاهل نصوص معاهدة ١٨٨٨ وترتكب مانهت عنه أحكامها ، كأن تعتدى على منطقة القناة بارتكاب أعمال العدوان بداخلها أو المرابطة بشكل تحرمه مواد المعاهدة ، لا يحق لها أن تتمسك بالحقوق المقررة بها ، ويجوز للسلطة التى تتولى تنفيذ المعاهدة أن تتخذ حيال هذه السفينة سائر التدابير الكفيلة بجعلها تحترم النظم المقررة حتى لو أدى الأمر إلى منعها من المرور ، إذا لم يكن هناك مفر من هذا المنع .

(٢) تنفيذ لوائح الشركة :

قناة السويس عبارة عن مجرى صناعى ضيق ، ولهذا كان من اللازم أن تضع السلطات التى حفرتها قواعد تنظم المرور بها حتى لا تتعطل الفائدة منها إذا تركت بغير إشراف على حركة السفن المارة . وهذه القواعد هى اللوائح التى وضعتها شركة القناة بالاتفاق مع السلطة المحلية ، وقبلت الدول العمل بها . وقد ورد ذكرها فى المادة الرابعة من المعاهدة الحالية بالقول إن مرور السفن الحربية يتم فى أقصر مدة طبقاً للوائح المطبقة . وكذلك أشير إليها ضمناً فى المقدمة التى تقول إن الغرض من المعاهدة تكملة النظام الذى وضع للملاحة بمقتضى فرمان السلطان

والامتيازات التى أصدرها حاكم مصر ، ولوائح الشركة تعتبر ملحقة بهذه المواثيق وداخلة ضمن هذا النظام .

وقد شملت هذه اللوائح عدة أحكام خاصة بتنظيم الملاحة ، كتحديد سرعة السفن أثناء مرورها بمجرى القناة وترتيب أفضلية المرور وتحديد وقت دخول القناة ونظام السير بها ودلالة السفن والمرور ليلا وغير هذا من الترتيبات المعمول بها .

(٣) دفع الرسوم :

قامت بحفر القناة شركة خاصة بإذن السلطات صاحبة الإقليم برؤوس أموال مختلفة . ومن البديهى تعويض المساهمين فى تنفيذ هذا المشروع نظير أموالهم ، ومن العدل أيضاً ضمان قدر من الربح يتقاضونه على أسهمهم . والمورد الطبيعى لهذه الالتزامات المالية هو الرسوم التى تجبى من السفن التى تتمتع بالمرور من هذا الطريق . وقد ذكرت هذه الرسوم من البداية فى عقود الامتياز الخاصة بالمشروع ، وحددت لها نسب معينة تؤديها كل سفينة تطلب عبور القناة .

(٤) مراعاة التدابير الصحية :

نصت المعاهدة فى المادة ١٥ على أن لا تعوق أحكامها الاجراءات الصحية السارية فى مصر . والحق ان هذا قيد طبيعى يهدف لصيانة الجنس البشرى من الأوبئة والأمراض الفتاكة ، خصوصا تلك التى تنتقل بسرعة بالعدوى . فلو فرض أن سفينة أبحرت من ميناء بالشرق الأقصى تفشت به الكوليرا ، ونقلت من هذا الميناء أغذية أو مسافرين دون اتخاذ الاحتياطات الصحية اللازمة ودون أن يكون معها من الأوراق والأدلة ما يثبت سلامة هذه المواد أو هؤلاء الأشخاص من هذا الوباء ، لكان من اللازم اخضاع هذه السفينة لتدابير دقيقة ، كالحجر وغيره ، قبل مرورها بالقناة ، بل قد يصل الأمر لمنعها من المرور بالكلية إذا لم تكن هناك وسيلة فعالة غير هذا الاجراء لتفادى هذا الشر الذى قد تنشره بمرورها فى موانى

القناة ثم موانى أوربا وغيرها . ولا يعقل أن نعرض الألوف للفناء ضحية مبدأ حرية المرور الذى ما وضع إلا لفائدة الجنس البشرى ، فاذا ما ثبت أنه فى حالة من الحالات يؤدى للإضرار بالبشرية لما كان هناك أدنى مبرر لاحترام تطبيقه فى هذه الحالة .

(ه) مشروعية النقل :

هناك أنواع من التجارة والنقل اتفقت الدول على تحريمها لمنافاتها للاخلاق أو القانون الدولى أو حقوق الانسان . وقد تطورت هذه المحرمات مع الزمن وكان بعضها مشروعا فى سالف الأيام ثم حرّم بمعاهدات لاحقة أو تبعا لارتفاع مستوى الأخلاق الدولية . ومن هذه الأعمال التى كانت سائدة قديما القرصنة والاتجار فى الرقيق (١) . وكانت القرصنة على نوعين ، مشروعة تقوم بها قوات وسفن مأجورة تستخدمها الدول فى حروبها ، وغير مشروعة يقوم بها الأفراد لحسابهم الخاص للنهب والسلب فى عرض البحار ، ثم جاء مؤتمر باريس سنة ١٨٥٦ ، الذى أعقب حرب القرم ، وحرم القرصنة بنوعيها .

وقد قررت المعاهدة أن قناة السويس مفتوحة لجميع أنواع التجارة . ومن الطبيعى أن الدول ، وقد قررت مبدأ حرية المرور بأوسع معانيه ، ارادته تسهيلا للتجارة والنقل المشروعين . وإذا كانت هذه الدول قد وضعت بعض الأعمال ، كالقرصنة والنخاسة ، خارج قانون المدنية ووصفتها بأنها نشاط ضد الجنس البشري وفيها اهدار آدمية بنى الإنسان ، فان هذه الأعمال لا تتمتع بالتسهيلات التى تقرر دوليا للنشاط التجارى المشروع . ولهذا فان سفن القرصان ، وكذلك السفن التى تستخدم للاتجار فى الرقيق لايمكن إجازة مرورها بقناة السويس ، لأن هذه السفن وهذه التجارة وما شاكلها طريدة فى كل مكان تأوى اليه وليس لها من حماية القانون الدولى وقواعد المعاهدات أدنى نصيب .

(١) أحمد موسى ، Essai sur le Canal de Suez ص ٦٧

وننبه إلى أن المقصود بهذا المنع البات الأعمال التى استقر اجماع العالم على تحريمها ، ولكن هناك أعمالا جدّ تحريمها فيما بعد بمقتضى مواثيق السلام ، وأهمها عهد عصبة الأمم وميثاق الأمم المتحدة ، وتنطوى تحت اصطلاحات مختلفة ، كالأعمال التى ترتكب فى حالة « الحرب غير المشروعة » ، وهذه كلها لا زالت غير مستقرة فى الضمير العالمى ولم تصبح بعد قواعد راسخة فى القانون الدولى ولم ينعقد عليها الاجماع العالمى ، ولهذا يكون من المغالاة أن نقرر من البدء أن سفن الدول التى ترتكب هذه الأفعال تحرم من المرور بقناة السويس تطبيقا لمعاهدة ١٨٨٨ .

(٦) مراعاة سلامة القناة والملاحة :

قد لا يسمح اتساع مجرى القناة أو عمقه بمرور سفينة ضخمة الحجم ، اما باستحالة هذا المرور أو تعذره أو خشية أن يسبب اضرارا بالقناة أو منشآتها ، وقد تكون السفينة التى تطلب المرور مصابة بعطب شديد بحيث يخشى احتمال غرقها أو جنوحها داخل المجرى بما يسبب تعطيل المرور وانسداد القناة ، وفي مثل هذه الأحوال يجوز للسلطات المختصة أن ترفض مرور مثل هذه السفن طالما كانت الأسباب التى تمنع مرورها قائمة .

(٧) الضرورات العملية :

قد تحتم الظروف أن تؤخر السلطات المختصة مرور السفن مدة من الزمن لأسباب عملية كأن تكون القناة مشغولة بمرور حوض عائم من أحواض السفن يكون منقولا من ميناء لآخر ، أو تكون حكومة الإقليم فى حاجة لإقامة كوبرى على القناة لمرور خط سكة حديد أو طريق عام فيستلزم الأمر إخلاء مجرى القناة بعض الوقت حتى يتم ارساء ركائز الكوبرى وتثبيت أجزائه ، أو تحتاج الشركة لاجراء بعض الاصلاحات أو الأشغال فى منشآت القناة أو مجراها .

وهذه التدابير وأمثالها تؤدى عملا ، فى أغلب الأحيان ، لتأخير المرور دون

أن يكون لأرباب السفن الحق فى الاحتجاج على هـذا التأخير استنادا لأحكام معاهدة ١٨٨٨ ، إذ لا تعد أمثال هذه الحالات اعتداء على حرية المرور كما قررتها هذه المعاهدة ، ما دامت الملاحة تستأنف بمجرد انتهاء هذه الضرورات العملية .(١)

المبحث الثانى

ضمانات حرية المرور

درسنا فى المبحث الأول مبدأ حرية المرور والقيود العامة على هـذا المبدأ . وهناك قيود خاصة وأحكام نصت عليها معاهدة ١٨٨٨ ، الغرض منها ضمان سلامة القناة وعـدم تعطيل حرية المرور بها ، خصوصا فى وقت الحرب ، وتفصيلها كالآتى :

(١) التزام عام :

نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى على اتفاق الدول المتعاقدة على عدم عرقلة حرية استخدام القناة فى وقت الحرب ووقت السلم . وهـذا نص عام يتضمن تحريم كل الأعمال التى تعطل حرية المرور بالقناة ، ولا يخلو ذكره من فائدة بجانب النصوص التى ذكرت بعض هذه الأعمال بالتعيين ، إذ هناك أفعال قد تعطل حرية الملاحة ولم يرد ذكرها صراحة ، كجنوح السفن أو اغراقها عمدا داخل القناة أو محاولة الاصطدام بالكبارى والمنشآت المقامة عليها للاضرار بها أو الاضرار بمصالح حكومة الإقليم .

(٢) تحريم الحصر :

نصت الفقرة الأخيرة من المادة الأولى على عدم جواز توقيع حصر على

---

(١) لا يغيب عن البال أن المرور قد يتعطل أيضا لضرورات لا دخل للسلطات القائمة على شئون القناة فى وقوعها ، ولا تعتبر مسؤولة عنها ، كوجود الغام داخل المجرى أو ردم أجزاء منه بفعل عدو خارجى . وقد تكون الطبيعة ذاتها سببا فى ذلك ، دون تثريب على أحد ، كأن ينهار جزء من شواطىء القناة عرضا أو تسد المجرى عاصفة رملية شديدة .

القناة . وقد كان هذا الحكم محل شك كبير قبل سنة ١٨٨٨ إذ كانت قناة السويس عرضة على الدوام لتطبيق هذا الحق فى وقت الحرب التى تشترك فيها الدولة صاحبة السيادة عليها . ولم يكن هناك ما يفيد أن الدول قد تنازلت عن حقها فى الالتجاء لهذه الوسيلة ، حتى جاءت المعاهدة الحالية وحرمت صراحة مباشرة هذا الحق ضد القناة .

وقد يقال إن هذا النص لا لزوم له مع وجود المادة الرابعة التى تحرم استخدام حقوق الحرب ، ومنها الحصر ، داخل القناة وموانى مدخليها وثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى . ولكن الحقيقة أن النص فى المادة الأولى على تحريم الحصر يعد ضروريا ومفيداً للأسباب الآتية :

(١) يجوز توقيف نفاذ المادة الرابعة فى بعض الحالات تطبيقا للمادتين التاسعة والعاشرة ، كما سنرى ، ولكن المادة الأولى ، التى حرمت الحصر ، لا يجوز توقيف نفاذها عند تطبيق المادتين المذكورتين .

(٢) النص يؤدى لتحريم الحصر بنوعيه ، الحربى والسلمى [١] ، والأخير لا يندرج تحت نطاق حقوق الحرب التى حرمتها المادة الرابعة .

(٣) حرمت المادة الرابعة أعمال الحرب فى نطاق محدد هو القناة وموانى مدخليها وثلاثة أميال من هذه الأخيرة ، ولكن المادة الأولى وردت عامة دون تحديد نطاق معين ، وهذا يفيد تحريم توقيع حصر على القناة فى أى مسافة منها . [٢]

(٤) ان تحريم الحصر يجر معه تحريم بعض الحقوق الحربية الملحقة به والمترتبة عليه ، حتى خارج منطقة القناه كما حددتها المادة الرابعة ، وأخص هذه

---

(١) الحصر السلمى توقعه دولة على أخرى فى غير حالة الحرب لاكراه الدولة المحاصرة على القيام بتصرف معين (فوشى ، القانون الدولى العام ، قسم ٣ من جزء ١ ، ص ٧٠٣) .

(٢) فى هذا ما يحقق ، لحد ما ، الميزة التى توخاها مندوب روسيا عند مطالبته فى لجنة باريس عام ١٨٨٥ بضرورة تقرير حياد البحر الأحمر ، كله أو بعضه ، إذ سيكون الحصر ممنوعا فى أى مسافة من القناة ، متى كانت هى المقصودة بتوقيعه . ولكن يجب أن يلاحظ أن اقتراح مندوب روسيا أوسع مدى من الفقرة الأخيرة من المادة الأولى لأنه كان يؤدى ، لو قبل ، لتحريم كل حقوق الحرب ، لا الحصر وحده ، فى النطاق الذى يتقرر حياده من البحر الأحمر .

الحقوق حق الزيارة والتفتيش وحق الاغتنام . (١)

(٣) تحريم حقوق الحرب :

نصت المادة الرابعة على اتفاق الدول المتعاقدة على أن أى حق من حقوق الحرب أو أى عمل عدائى أوى عمل يكون الغرض منه تعطيل الملاحة بالقناة لا يجوز مباشرته داخل القناة أو فى موانى مداخلها أو فى مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى .

وهذه عبارات عامة تشمل كل أعمال الحرب والأعمال العدائية . فلا يجوز مثلا أن يمتد ميدان معركة حربية فى البحر إلى منطقة القناة ، أو احتلال مياهها أو شواطئها بقوات مسلحة ، أو تتبع سفينة محملة بمهربات حربية إلى داخل منطقتها أو تفتيش السفن المعادية أو القبض عليها وما شاكل ذلك من الأعمال الحربية . ويمتد المنع إلى كل ما يمكن أن يعتبر تجهيزا لأعمال حربية كالمرابطة لغرض عدائى أو رسم مكامن أو تجول الغواصات أو التربص . وتحرم الأعمال التى يقصد بها تعطيل المرور ، كتهديد السفن أو تضليلها بوسائل مصطنعة كإطفاء الأنوار التى تهديها فى مدخل أحد موانى القناة أو تقليد هذه الأنوار فى أماكن أخرى أو بث الألغام أو غير ذلك .

كل هذه الأفعال وما شابهها محرمة فى منطقة القناة . وقد تحددت هذه المنطقة بمجرى القناة وموانى المدخلين عند بور سعيد والسويس ومسافة ثلاثة أميال داخل البحر من هذه الموانى . وقد رأينا فى الفصل الأول من هذا الباب

(١) من مقتضيات الحصر ، حتى يكون ذا مفعول ، أن تقوم السفن التى تتولاه بتفتيش السفن التى تريد المرور من نطاقه والقبض على ما يكون منها تابعا للعدو ، أو السفن التى تحاول خرق الشروط التى وضعتها الدولة التى وقعت الحصر . ومع هذا فان حقوق الزيارة والتفتيش والقبض على الغنائم قد تباشر دون أن يكون لها صلة بحصر ما ، وعليه يجوز للسفن المحاربة فى غير حالة الحصر ، التى ورد تحريمها فى المادة الأولى ، أن تفتش أى سفينة معادية والقبض عليها فى أى جهة بالبحار العامة حتى لو كانت هذه السفينة اعتزمت المرور بقناة السويس ، متى كان ذلك خارج منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة .

كيف كان تحديد هـذه المنطقة محل خلاف كبير أدى إلى تقلصها إلى الأجزاء السابقة ، التى لا تشمل أى جزء أرضى بطول القناة ولا ما زاد على الثلاثة أميال من المياه الإقليمية المصرية .

وقد ذكرت المادة الرابعة على الخصوص أن تحريم مباشرة الحقوق الحربية يسرى على تركيا عند اشتباكها فى حرب ، حكمها حكم غيرها من الدول . وقصد بهذه الإشارة تأكيد خضوع تركيا لهذا التحريم حتى لا يظن أنها تملك ارتكاب هـذه الأعمال المحرمة ، كلها أو بعضها ، باعتبارها الدولة صاحبة السيادة على هذه الأماكن .

(٤) منع المحاربين من انزال وشحن القوات والمهمات الحربية :

نصت المادة الخامسة على أنه فى وقت الحرب لا يجوز للدول المتحاربة أن تنزل أو تشحن داخل القناة وموانى مدخليها قوات أو ذخائر أو مواد حربية .

هذا النص يقتصر تطبيقه على وقت الحرب وبالنسبة للمحاربين وحدهم ، ويسرى على القناة وموانيها . وكان القصد عند وضع نصوص المعاهدة بلجنة باريس أن يكون الحكم أوسع من ذلك فيشمل الجميع ، محاربين وغير محاربين ، سواء فى وقت السلم أو وقت الحرب ، ولكن بسبب معارضة انجلترا انتهى الأمر بالنص الحالى الذى يعد فى مصلحتها ، خصوصا بعد احتلالها مصر عام ١٨٨٢ .

ونبه إلى أن المادة الخامسة وإن كانت تجيز ضمنا لغير المحاربين انزال وشحن القوات والعتاد بمنطقة القناة ، إلا أن هذا الشحن والتفريغ يخضع طبعا للقواعد العامة التى تجعل هذه العمليات موقوفة على قبول الدولة صاحبة الإقليم .

استثناءات : (١) من أعمال لجنة باريس نتبين ان هـذا النص لا يمنع ما اعتاده ربابنة السفن من انزال البحارة والجنود فرادى بدون أسلحة بقصد الاستجمام . وهذا اجراء صحى أصبحت تقره العادات الدولية تخفيفا للعبء الذى يتحمله البحارة والجنود نتيجة الأسفار الطويلة . ومثال هذه الحالة أن ترسو سفينة

محاربة ، عند مرورها بالقناة ، بمراسى الاسماعيلية أو البحيرات المرة وتنزل أفرادا من بحارتها ، مجردين من السلاح لزمن بسيط بقصد الرياضة . وهـذه العادة لا تحول دن أن يخضع التمتع بهـا ومداه لتقدير السلطة المحليـة والدولة صاحبة السيادة ، على هدى مصالحهما وحقوقهما التى نصت المعاهدة على حمايتها .

(٢) فى المفاوضات التى جرت بين حكومتى باريس ولنـدن ، بخصوص مشروع لجنة ١٨٨٥ ، اتفق على أن كلمة «قوات» ، الواردة بالنص محل البحث ، لا يسرى حكمها على الجنود المرضي العزّل من السلاح الذين يوضعون بالمستشفيات بجوار القناة بالسويس أو بورسعيد . وهذا ينطبق أيضا على وضع أمثال هؤلاء الجنود بمستشفيات الاسماعيلية والمراسى الأخرى داخل القناة و بحـــيراتها ، قياسا على حالة مستشفيات السويس و بورسـعيد ، ومراعاة للصحة العامة ومقتضيات الانسانية .

(٣) نصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة على أنه فى حالة المانع العرضى داخل القناة يجوز شحن و إنزال قوات بموانى مدخليها ، على أن تـكون مقسمة لجماعات لا تتجاوز الواحدة منها ألف رجـل مع المواد الحربية التى تناسبهم . وليس المقصود بهذا الاستثناء أن يكون انزال وشحن هذا العدد حقا مطلقا للدول فى حالة المانع العرضى بالقناة دون نظر لرأى الدولة صاحبة الاقليم ، بل المقصود منه ، كما توضحه الأعمال التحضيرية للمعاهدة ، ألا يكون نص المادة الخامسة عقبة فيما يختص بموانى مدخلى القناة إذا رأت الحكومة المصرية أن تستخدم حقها فى أن تجيز لبعض الدول انزال قواتها ومرورها برا ثم إعادة شحنها فى حالة المـانع بالقناة ، كسدها لغرق سفينة بداخلها أو انهدام جزء من شواطئها أوغير ذلك من العوارض التى تقع عمدا أو اهمالا أو بفعل الطبيعة وتعطل المرور بالقناة . وروعى أن تـكون القوات التى يسمح بانزالهـا أو شحنها مقسمة بقـلة لا تسمح بإمكان استخدام هذا الاستثناء وسيلة للعدوان على أحكام المعاهدة وسلامة منطقة القناة .

(٥) تحريم مرابطة السفن الحربية داخـل القناة :

نصت الفقرة الأولى من المـادة السابعة على ألا تحتفظ الدول بأى مركب حربية داخل مياه القناة ، بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة .

وتطبيقا لهذا ليس للسفن الحربية أن ترابط داخل مياه القناة ، سواء فى وقت السلم أو وقت الحرب حتى لا يكون فى هـذه المرابطة نوع من الاحتـلال الذى حرصت المعاهدة على إبعاده عن القناة ومنطقتها تأكيدا لسلامتهـا . والمرابطة المحرمة هى التى تستمر عمدا أو إهمالا وتتجاوز مدتها الوقت اللازم لعبور القناة وزوال ما قد يعترض السفينة من أسباب قهرية تضطرها للبقاء داخل القناة مدة تزيد على ما يلزم للمرور ، كأن يكتشف امامها فى المجرى حطام سفينة غارقة أو ألغام أو أجزاء متهدمة من الشواطىء وما شاكل ذلك .

ونص على أن مياه القناة تشمل بحيرة التمساح والبحيرات المرة . وهذا تأكيد للواقع ، لأن المسطحات المائية الداخلية التى يمر بها خط سير السفن تعد ملحقة بالقناة . ولهذا التأكيد ميزة الاحتياط للمستقبل حتى لا تتخذ شواطيء هـذه المسطحات ، خصوصا البحيرات المرة المتسعة ، مراسى ترابط بها السفن ، خلافا لأحكام المعاهدة ، وخدمة لأغراض أخرى غير المرور بالقناة .

استثناء : نصت الفقرة الثانية من نفس المادة السابقة على أنه يجوز مع ذلك للدول أن ترابط فى ميناءى مدخلى القناة ، ببور سـعيد والسويس ، بمراكب حربية لا يزيد عددها عن مركبين لـكل دولة . وهـذا استثناء من حكم الفقرة الأولى ، لأن موانى المداخل تعتبر داخلة ضمن مياه القناة .

وفى هذا الحق الاستثنائى نوع من الضمان لاحترام تنفيذ أحكام المعاهدة . وهو حق اختيارى للدول ، تباشره أو لا تباشره .

واشترط ألا يزيد عدد المراكب المسموح بمرابطتها ، ببور سعيد والسويس معا ، عن مركبين لـكل دولة . ومن مناقشات لجنة ١٨٨٥ ، ومن لفظ « مراكب

bâtiments » الذى ورد فى المادة ، وتحديد العـدد بمركبين فقط ، نتبين أن المقصود أن تـكون المرابطة محدودة بقدر الامكان ، تباشرها الدول بعدد قليل من السفن الحربية الصغيرة ، لا بسفن حربية ضخمة يثير وجودها على الدوام ببور سعيد أو السويس كثيرا من القلق والاضطراب .

وفى تحـديد المرابطة هنا بمركبين حربيين خفيفين تقييد لقاعدة واردة فى القانون الدولي مفادها أن مرابطة السفن الحربية فى الموانى الأجنبية جائزة بأى عدد ، إلا إذا رأت الدولة صاحبة الميناء غير ذلك خصوصا فى وقت الحرب .

وتقرر الفقرة الثالثة من المادة السابعة ان هـذا الحق الاستثنائي لا تتمتع به الدول المحاربة ، حتى لا يثير وجود السفن الحربية المتعادية بمدخلى القناة ، لفترة طويلة ، منازعات وملاحم يحتمل كثيرا أن تقع بينها حتى وهى داخل مياه تقررت حصانتها دوليا ، وفى هذا ما يعرض سلامة القناة للخطر ويهدد حرية المرور بالتعطيل .

(٦) تقييد تموين السفن الحربية المحاربة :

قررت الفقرة الثانية من المـادة الرابعة أن السفن الحربية المحاربة لا يجوز أن تتزود أو تتمون داخل القناة وموانى مدخليها ، إلا للحد الضرورى جدا .

هذا الحـكم مستمد من القاعدة الواردة فى القانون الدولى التى تعطى المحاربين الحق فى التزود والتمون فى موانى المحايدين ، طالمـا كان ذلك ضروريا للوصول لأقرب ميناء . ويجب ألا يشمل هذا التمون إلا الأشياء التى لا تعد مهربات حربية.(١)

وتطبيقا للمادة الرابعة يجوز للسفن الحربية المحاربة أن تتزود من موانى القناة، الواقعة بمدخليها وهى بور سعيد والسويس والقائمة بداخلها كالاسماعيلية ، بالمواد التى تلزمها بشرط أساسى هو أن تـكون كمية التموينات التى تأخـذها السفينة محدودة بالقدر الضرورى جدا .

---

(١) كامان ، Etude sur le régime juridique du Canal de Suez ، ص ٢١٦ .

والقاعدة الدولية التى تحدد كنه المواد التى تتمون بها السفن الحربية المحاربة فى الموانى المحايدة ، والشرط المحدد للكمية التى تأخذها أمثال هذه السفن بالقناة ، وحكم المادة الخامسة التى تحرم على المحاربين تفريغ أو شحن قوات أو ذخائر أو مواد حربية داخل القناة و موانى مداخلها ، تدل كلها على أن المواد المصرح بالحصول عليها من موانى القناة فى هذه الحالة هي التموينات التى لا تستخدم مباشرة فى الصراع الحربى ، كالمأكولات ، ولكن الأسلحة وما شاكلها لايجوز التزود بها .

ومن مناقشات لجنة ١٨٨٥ نتبين أن تعبير « الحد الضرورى جدا » يفيد أن الكمية المسموح بها هى التي تمكن السفينة من الوصول لأقرب ميناء يمكنها دخوله والتزود منه بحاجتها . ولا يشترط أن يكون هذا الميناء من موانى الدولة التى تتبعها السفينة بل يجوز أن يكون من موانى الدول المحايدة ما دامت السفن المحاربة يمكنها التزود منها بالتموينات الضرورية . ولما كان شرط الضرورة القصوى مرعيا فى هذه الحالة ، التى قصد بها تلافى حالات نقصان المؤونة التى تتعرض لها السفن المحاربة قهرا عنها ، فان اصطلاح « أقرب ميناء » غير مقيد بشرط وقوعه فى الوجهة التى تقصدها السفينة ، بل قد يكون فى الاتجاه المضاد . وفى هذا التفسير ما يجعل السفن المحاربة تحتاط بالتموينات اللازمة لها قبل ابحارها لمنطقة القناة ، وإلا كان لكل سفينة محاربة أن تبحر من أى ميناء بتموينات تكفيها لبلوغ موانى القناة فقط وهى مطمئنة إلى أنها ستحصل من هذه الموانى الأخيرة على حاجتها التى تمكنها من بلوغ أقرب ميناء يمكنها دخوله والتمون منه بعد القناة ، وقد تقوم برحلتها كلها بهذا الشكل ، وتستفيد من استثناء ما وضع إلا لتلافى الحالات القاهرة غير المتعمدة .(١)

---

(١) هذا التفسير يقتصر أثره على تحديد كمية التموينات التى يسمح بها ، ولكن ليس معناه ان السفينة ملزمة بتغيير اتجاهها والتوجه لناحية الميناء الذى اتخذت المسافة إليه أساسا لتحديد هذه الكمية إذا كان هذا الميناء واقعا فى غير اتجاه السفينة ، بل لها فى هذه الحالة أن =

وتفسيرنا هذا يخالف ما يراه البعض من أن المقصود بذلك أقرب ميناء يقع فى الاتجاه الذى تسير فيه السفينة.(١)

(٧) مرور السفن الحربية المحاربة فى أقصر وقت:

نصت الفقرة الثالثة من المادة الرابعة على أن يتم مرور السفن الحربية التابعة للمحار بين عبر القناة فى أقصر مدة ممكنة تطبيقا للوائح المطبقة ودون أى تأخير آخر إلا ما كان ناتجا عن ضرورات العمل.

تقضى هـذه الفقرة على السفن الحربية المحاربة أن تراعى بدقة المدة التى تحددها اللوائح القائمة الخاصة بتنظيم حركة السفن عبر القناة، وأن يكون مرورها هو القصد الوحيد الذى تستنفد بسببه المدة التى تقضيها داخل مجرى القناة، فلا تحاول مثلا بجانب المرور أن تتأخر بعض الوقت لتعاكس السفن المعادية وتتسبب فى تعطيل مرورها أو الاضرار بها بطريق غـير مباشر. وقد احتاطت المادة لذلك بالقول أن المدة التي تستنفدها السفينة الحربية المحاربة، زيادة عن الوقت اللازم للمرور، يجب أن يكون سببها الضرورات التى يقتضيها سيرالعمل و تنظيم الملاحة بهذا الطريق، كأن تصدر إدارة الشركة أمرا لسفينة حربية محاربة أثناء عبورها القناة بأن تتوقف بعض الوقت بالمراسى الداخلية لإتمام بعض الإجراءات أو لتسهيل مرور سفينة ضخمة لا يسمح حجمها بمرور غيرها بجانبها داخل مجرى القناة الضيق.

وهناك بعض الأسباب القهرية الأخرى، التى لا دخل للسفينة المارة فيها، قد تضطرها، دون تثريب عليها، لتجاوز المدة المحددة للمرور، كأن يحدث أثناء مرورها فى القناة أن يكتشف امامها لغم أو تـكون هنـاك سفينة أخرى جنحت لسبب ما.

= تواصل رحلتها المقصودة على مسؤوليتها بكمية الفحم المحدودة، التى لها حق الحصول عليها من أى ميناء من موانى القناة، وعليها أن تحل إشكال التموين بعد ذلك بالشكل الذى تراه.

(١) كامان، المرجع السابق، ص ٢١٦.

(٨) تقييد مرابطة السفن الحربية المحاربة ببور سعيد والسويس :

نصت الفقرة الرابعة من المادة الرابعة على ألا تتجاوز مرابطة السفن الحربية المحاربة بميناء بور سعيد أو مرفأ السويس ٢٤ ساعة إلا فى حالة القوة القاهرة ، وعليها فى هذه الحالة الأخيرة أن تبحر فى أقرب وقت ممكن .

هذا الحكم مستمد من قاعدة فى القانون الدولى تحدد مدة مرابطة السفن الحربية المحاربة فى موانى المحايدين بأربع وعشرين ساعة . ومقتضى هذا أن السفن الحربية المحاربة لها الحق فى أن ترابط فى مياه بورسعيد والسويس ، دون مجرى القناة والمراسى الداخلية ، لمدة لا تتجاوز ٢٤ ساعة ، سواء كان هذا قبل عبور القناة أو بعده .

وتتمتع بهذه المدة أيضا . تطبيقا للقواعد العامة ولعمومية النص ، السفن الحربية المحاربة التى لا تقصد عبور القناة ، وإن كانت هذه المادة والمعاهدة كلها إنما وضعت لتنظيم المرور بهذا الطريق .

استثناءان : (الأول) حالة القوة القاهرة : أباحت المادة الرابعة تجاوز المدة السابقة فى حالة القوة القاهرة . وهذا استثناء بديهى إذ قد يحصل مثلا أن يضطرب البحر وتشتد عواصفه أو تصاب السفينة بعطب فتلجأ ، لتفادى الخطر فى مثل هذه الحالات ، لبور سعيد أو السويس ، وترابط بها لأى مدة حتى تزول الحالة القاهرة .

ويلاحظ أن هناك ظروفا تتعرض السفن فيها للخطر إذا أجبرت على مغادرة موانى القناة ، ولكن هذه الظروف لا تندرج تحت تعبير « القوة القاهرة » بالمعنى الذى أراده واضعو المعاهدة ، كالمعارك الحربية أو ترصد الغواصات للسفن المعادية . والتطبيق الدقيق للمعاهدة لا يسمح للسفن الحربية المحاربة بأن تتجاوز المدة المقرة للمرابطة بسبب هذه الظروف ، وإلا أصبحت موانى مداخل القناة ملجأ تحتمى به السفن المحاربة هربا من أعدائها لأى مدة تشاء ، وهو ما يترتب

عليه كثير من الاضطراب واحتمال وقوع الاعتداء ، الأمر الذى أرادت المعاهدة حماية القناة منه .

وفى حالة تمتع السفن الحربية المحاربة بهـذا الاستثناء يجب عليها ، تطبيقا للنص ، أن تبحر فى أقرب وقت ممكن بمجرد زوال حالة القوة القاهرة .

(الثانى) سفر سفينة معادية فى بحر المدة المقررة للمرابطة : قد يحدث بعد أن ترسو سفينة حربية محاربة ببورسعيد أو السويس ، أن تبحر من الميناء الذى رست فيه سفينة أخرى معادية فى بحر مدة الأربع والعشرين ساعة التى يحق للسفينة أن تمضيها فى هذا الميناء . وفى هذه الحالة يجب ألا تبحر هذه السفينة إلا بعد مضي ٢٤ ساعة من وقت سفر السفينة المعادية ، تطبيقا للقاعدة التى سنبحثها فى الحالة التالية . وهنا تتجاوز مدة المرابطة حدها المقرر ، بل قد تصل إلى ضعفها تقريبا فى حالة ما لو كان سفر السفينة المعادية قد حـدث قبيل أو عند انتهاء مـدة المرابطة المصرح بها .

وننبه إلى أننا هنا ، وقد تضاربت قاعدتان ، رجحنا القاعـدة التى تقضى بوجوب مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين على القاعـدة التى لا تسمح بأن تزيد مدة المرابطة عن ٢٤ ساعة ، حتي أدى هذا إلى إمكان تجاوز هذه المدة الأخيرة فى غير حالة القوة القاهرة . والذى يبرر هـذا الترجيح أنه أوفق لسلامة القناة وفيه تجنيب منطقتها أعمال العـدوان ومسبباتها ، وهو ماهدفت له معـاهدة ١٨٨٨ فى أحكامها المختلفة . ولو قلنا بغير هذا و رجحنا القاعدة الثانية على الأولى عند تعارضهما ، لـكان معناه جواز سفر سفينة حربية محاربة بعد مدة وجيزة من سفر سفينة أخرى معادية ، أو حتي معها ، إذا كانت قـد استنفدت مدة المرابطة المسموح بها ، وهنا يحتمل كثيرا وقوع قتال بينهما قبل خروجهما من منطقة القناة وتعريض سلامة هذا الطريق للخطر . ومما يؤيد هذا الترجيح أيضا أن الفقرة الخاصة بمرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين تقرر وجوب مراعاة ذلك

«على الدوام toujours » .

(٩) مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين :

نصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعـة على أنه يجب دائما مرور فترة ٢٤ ساعة بين سفر سفينة محاربة وسفر سفينة تابعة للدولة المعادية ، من أحـد موانى مدخلى القناة .

هذه قاعدة فى القانون الدولى أساسها أن الدولة المحايدة التى تقبل فى موانيها سفن المحاربين يجب أن تتخذ سائر التدابير اللازمة لاحترام حيادها ، وحتى تضمن عدم ارتكاب الأعمال العدائية فى مياهها الإقليمية فانها ترتب حماية السفن المحاربة ، ليس فقط أثناء رسوها فى موانيها بل ولمدة تلى ابحار هذه السفن من هذه الموانى ، وقد جرى تحديد هذه المدة ، بصفة عامة تقريبا ، بأربع وعشرين ساعة . وبغير هذا يكون سفر سفينتين متعاديتين فى وقت واحد ، أو واحـدة إثر أخرى ، من ميناء محايد من شأنه أن يجعل من المحتمل نشوب قتال بينهما قبل ترك نطـاق المياه الإقليمية المحايدة ، وهو مايعد اعتداء على حياد الدولة التى تتاخم هـــذه المياه أراضيها .

وقد نصت معاهدة ١٨٨٨ على تطبيق هـذا المبدأ على موانى مداخل القناة حتى لاتـكون منطقتها عرضة لارتـكاب الأعمال العدائية بداخلها ، ومايجره ذلك من تعريض سلامتها للخطر . وقد ورد النص عاما ، ولهـذا يسرى بالنسبة لجميع السفن المتعادية ، حربية وتجارية .

ولم تنص المـادة بشىء بخصوص أفضلية السفر فى هـذه الحالة ، ولهذا يلزم الرجوع للقاعدة السائدة فى القانون الدولى التى تقضى بأنه إذا كانت السفينتان من قوة متساوية تـكون أفضلية السفر أولا لتلك التى طلبت الاذن بهقبل الأخرى ، وإلا كانت الأفضلية للسفينة الأضعف .

(١٠) مرور الغنائم :

نصت المادة السادسة من المعـاهدة على خضوع الغنائم ، فى كل الأحوال ،

لنفس النظام الذى يطبق على السفن الحربية المحاربة .

ويطبق هذا النظام على السفن المغنومة بصرف النظر عن صفتها قبل اغتنامها ، أى سواء كانت قبل ذلك من السفن التجارية أو السفن الحربية ، فيتم مرورها فى أقصر وقت ، ولا تزيد مرابطتها بموانى مدخلى القناة عن ٢٤ ساعة ، وغير ذلك من الأحكام الخاصة بالسفن الحربية .

ويقصد بالغنائم السفن التى تدخل القناة وهى بهذه الصفة ، أى تكون فى حوزة السفينة القابضة عليها أو تحت قيادة قوات تابعة للدولة المعادية ، على أن يكون اغتنامها قد تم خارج منطقة القناة ، إذ لا يجوز داخل هذه المنطقة القبض على السفن المعادية واغتنامها لأن حق الاغتنام من الحقوق الحربية التى حرمت المعاهدة مباشرتها فى هذه المنطقة .

والسفن التى تتمكن وهى فى عرض البحر من الهرب من غانميها وتلجأ لمنطقة القناة دون أن تكون فى حوزة أعدائها لا تعتبر غنيمة ، حتى لو كانت متبوعة . وهذا تطبيق للقواعد العامة فى القانون الدولى التى تقضى بأن السفينة التى تتمكن من الهرب من غانميها قبل الحكم عليها تفقد صفتها كغنيمة ، وتعامل المعاملة المقررة لنوعها ، فلو كانت مثلا سفينة تجارية فانها تعامل فى مياه القناة معاملة السفن التجارية ولا تتقيد بالشروط الموضوعة للسفن الحربية .

وهناك صعوبة تعرض فى حالة ما إذا تمكنت السفينة المغنومة من الهرب وهى داخل منطقة القناة . وإذا كان هذا الفرض بعيد الاحتمال لما اعتاده ربابنة السفن الغانمة من نقل بحارة الغنائم لسفنهم ، فتدخل السفينة المغنومة منطقة القناة وهي مقودة ومجردة من بحارتها ، إلا أن الاشكال لا زال غير مستحيل ، فقد يتمكن بحارة الغنيمة من التحايل بأى شكل للهرب بسفينتهم سواء كانوا قد تركوا فيها أو نقلوا منها . وهنا يكون الحل المنطق الذى يتمشى مع نصوص المعاهدة ومقاصدها أن تدخل السفن منطقة القناة وتغادرها بحالة واحدة ، فالغنيمة تظل

غنيمة والسفينة الحرة تظل حرة ، ولها بعد الخروج من هذه المنطقة أن تتصرف كما تريد . و بغير هذا الحل تتعرض مياه القناة لاحتمال وقوع الأعمال الحربية بداخلها ، لأن محاولة الغنيمة الهرب لا تخلو من بعض أعمال القوة ، وحتى لو تم الهرب دون عدوان فإن السفينة الغانمة ستحاول من جانبها استرداد غنيمتها بكل الطرق ، وإذا كنا قد حرمنا عليها أعمال الحرب ، فالعدل يقضى بأن نحتفظ لها بالحالة التى دخلت القناة عليها ، هى وغنيمتها . وضمان هذا كله موكول للسلطات المختصة بتنفيذ المعاهدة .

(١١) صيانة قناة المياه العذبة :

تعد هذه الترعة ذات أهمية حيوية لقناة السويس لأنها تمد منطقتها بالمياه العذبة . وكانت محل اهتمام لجنة ١٨٨٥ ، وكان من رأى البعض أن تعتبر داخلة ضمن منطقة القناة البحرية ومن ثم تخضع لنفس القواعد التى توضع لهذه المنطقة ، ثم انتهى الأمر إلى مجرد ضمان مهمتها بحمايتها من التدمير والاضرار .

ونصت المعاهدة فى مادتها الثانية على أن الدول المتعاقدة ، اعترافاً منها بأهمية القناة العذبة للقناة البحرية ، قد سجلت التزامات الخديو تجاه شركة قناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة هذه ، وهى الالتزامات المنصوص عليها فى الاتفاق المؤرخ ١٨ مارس ١٨٦٣ ، والتزمت بعدم المساس بسلامة هذه الترعة وفروعها أو محاولة تعطيل مهمتها بأى شكل .

وقد وضعت هذه المادة للقناة العذبة مركزاً خاصا يقوم على أساسين ، أحدهما مصدره التزامات الخديو الواردة فى اتفاقه مع شركة القناة ، وثانيهما التزام الدول صراحة باحترام سلامتها على التفصيل الآتى :

أولا : التزامات الخديو :

منذ أن دخلت فكرة قناة السويس حيز التنفيذ اتجه الرأى إلى ضمان مصدر

دائم آمن للمياه العذبة التي لا غنى عنها لجميع الكائنات الحية بمنطقة البرزخ .
وكان هذا الموضوع محل اهتمام حاكم مصر وشركة القناة ، وتضمنه على الخصوص امتياز ١٨٥٦ ، ثم وضع له اتفاق بين هذين الطرفين تاريخه ١٨ مارس ١٨٦٣ (١) ، هو الذى ندرسه هنا بعد أن أصبح وثيقة دولية ملحقة بمعاهدة ١٨٨٨ تطبيقا لنص المادة الثانية منها .

وقد أشارت مقدمة هذا الاتفاق إلى النصوص الواردة فى امتياز ٥ يناير ١٨٥٦ بخصوص قناة المياه العذبة ، وهى المواد : ١ و ٤ و ٧ و ٨ و ١٠ و ١٢ و ١٧ ، التى قررت الأولى والرابعة والسابعة أن تقوم الشركة بحفر هذه القناة من القاهرة لمنطقة التمساح ، ثم من هذه للسويس و بورسعيد ؛ ونصت العاشرة والثانية عشرة على تخلى الحكومة المصرية عن الأراضى التى لا تكون مملوكة لأفراد وتكون لازمة لإنشاء هذه الترعة ، دون أى رسم أو ضريبة ، وأن تستغل الشركة الأراضى التى تروى من هذه القناة ولا تكون مملوكة للأفراد ، مع إعفائها من الضريبة لمدة عشر سنوات ، ثم تخضع بعد هذه المدة للالتزامات التى تتحملها نظائرها ، وأن تدفع الشركة التعويض المناسب للأراضى المملوكة للأفراد والتى يكون الاستيلاء عليها لازماً لتنفيذ هذه الترعة ؛ وتعطى المادتان الثامنة والسابعة عشرة للشركة الحق فى جباية ضريبة نظير المياه التى يحصل عليها منها أصحاب الأراضى لرى أراضيهم .

ثم أضافت مقدمة الاتفاق أن تنفيذ النصوص السابقة ، الواردة فى امتياز ١٨٥٦ ، يؤدى لصعوبات إدارية ومشاكل معقدة خطيرة ، ولتفادى هذا اتفق الطرفان على الأحكام التالية :

بمقتضى المادة الأولى تنازلت الشركة عن حقها فى القيام بنفسها بإنشاء الترعة العذبة التى تتفرع من النيل حتى تتصل بترعة الوادى التي أنشئت فعلا ،

---

(١) شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ١ ، ص ٢٧٣ .

وعن حقها فى الاستيلاء على الأراضى اللازمة لذلك ، وهو الحق الذى اكتسبته بمقتضى عقود الامتياز . والتزمت بتحوير الفرع الممتد من الاسماعيلية للسويس حتى يمكن استخدامه للملاحة النهرية .

وجاءت المادة الثانية خاصة بالتدابير التى تترتب على تنازل الشركة عن مهمة القيام بحفر الترعة ، فنصت علي التزام الحكومة المصرية بالقيام بحفر التوصيلة التى تصل ترعة الوادى بالنيل مباشرة عند القاهرة بفتحة خاصة دائمة ، وأن يكون تنفيذ ذلك طبقا لشروط امتياز ١٨٥٦ ، وأخصها أن يتم هذا التنفيذ على أساس الاتساع والرسم وخطة التنفيذ التى يتفق عليها بين الشركة والحكومة المصرية ، وتحت إشراف مهندسى الشركة ، وأن يتم كل هـــذا قبل شهر مارس سنة ١٨٦٤ .

وأهم نص ورد فى اتفاق ١٨٦٣ ، وجعل لتسجيل هذا الاتفاق فى معاهدة ١٨٨٨ فائدة عملية ، هو البند الرابع من المادة الثانية الذى يقول :

« تخضع القناة التى توصل بين النيل وترعة الوادى ، وهى التى تنشئها الحكومة المصرية بدل شركة قناة السويس ، لجميع الارتفاقات التى كانت تخضع لها لو أنها كانت أنشئت بواسطة الشركة نفسها ، أى تحفظ على الدوام بحالة جيدة بشكل يؤدى لتوصيل كمية المياه اللازمة فى كل الفصول ، مع مراعاة الحالات الشاذة التى تعترى النيل ، وأن تكون فتحة المياه مخصصة بصفة أساسية لامداد قنوات الشركة . »

هذا النص يلزم الخديو بضمان المهمة التى تؤديها هذه الترعة لمنطقة القناة البحرية ، كمعين للمياه العذبة ، وهو ما أراده واضعو معاهدة ١٨٨٨ ، فيلزم بحفظ المجرى محل الاتفاق بحالة جيدة ، بصيانته من الردم أو التعطيل أو تضييق اتساعه أو تقليل عمقه ، بحيث يوصل المياه اللازمة فى كل فصول السنة . على ألا تكون الحكومة المصرية مسئولة فى حالات نضوب المياه نتيجة قلتها فى النيل

بحكم الطبيعة ، وهو ما يحدث فى سنوات نادرة . وتلتزم هذه الحكومة بتخصيص الفتحة التى توجد على النيل لامداد القناة العذبة وفروعها بالمياه الضرورية .

وتنص المادة الثالثة من الاتفاق على التزام الحكومة المصرية بعدم جباية رسوم على ملاحة المراكب والقوارب بالترعة العذبة وفروعها .

وتقرر المادة الرابعة أنه فى حالة عدم قيام أحد الطرفين بتنفيذ النصوص السابقة ، فى غير حالة القوة القاهرة ، تشكل لجنة تقوم بتحقيق الاضرار الواقعة وتقدير التعويض أو تحديد التدابير التى تتخذ فى حالة الضرورة القصوى .

ثانيا : التزام الدول :

انصب اتفاق ١٨٦٣ بين الخديو والشركة أساسا على الجزء من القناة العذبة الذى يخرج من النيل قرب القاهرة إلى ترعة الوادى ، التى كانت قد أنشئت قبل هذا التاريخ وكانت تأخذ مياهها من الزقازيق ، فجاءت المادة الثانية من معاهدة ١٨٨٨ ، التى سجلت هذا الاتفاق ، ومدت الحماية إلى القناة العذبة كلها بفرعيها ابتداء من النيل إلى جوار بحيرة التمساح ، ومن هذه النقطة الأخيرة لبور سعيد شمالا والسويس جنوبا ، ونصت على التزام الدول المتعاهدة بألا تتعدى على سلامه هذه القناة وفروعها ، وألا تعطل مهمتها بأى شكل ، حتى لا تتعرض حرية المرور بالقناة البحرية لخطر التعطيل نتيجة عدم توفر الماء العذب الضرورى للهيئات التى تنظم المرور وكذلك لبحارة السفن المارة والمسافرين عليها .

وقد أريد بالمادة المذكورة مجرد صيانة أداة لا غنى عنها للقناة البحرية ، ولكن لم يطبق عليها النظام الموضوع لهذه الأخيرة حتى لا يمتد أثره وقيوده لشقة من الأرض تمتد فى قلب مصر حتى تصل لعاصمتها ، وهو ما لا تقبله الدولة صاحبة السيادة على هذا الإقليم .

(١٢) المحافظة على ملحقات القناة البحرية والترعة العذبه :

نصت المادة الثالثة من المعاهدة على التزام الدول المتعاقدة باحترام أدوات

ومؤسسات ومنشآت وأشغال القناة البحرية وقناة المياه العذبة .

وقد رأينا أن منطقة القناة التى تتمتع بضمانات المعاهدة اقتصر تحديدها على مجرى القناة وموانى مداخلها وثلاثة أميال بحرية وراء هذه الموانى ، وكان الرأى فى البداية أن تشمل هـذه المنطقة التخوم البرية لهذا المجرى وكذلك قناة المياه العذبة ، ولـكن هذا لم يتقرر ، فلزم إيجاد وسيلة لحماية ملحقات القناة الواقعة خارج المنطقة السابقة ، وكذلك ملحقات القناة العذبة ، لضرورتها كلها لسلامة المرور بطريق السويس ، ونص على التزام الدول المتعاقدة باحترام هذه التوابع فلا تـكون محل اعتداء أو تعطيل من جانب أية دولة من هذه الدول .

وتشمل ملحقات القناة البحرية كل المنشآت والأدوات والأشغال التى توجد ببورسعيد و الاسماعيلية والسويس وعلى شواطئها ، مما يكون له صلة بتنظيم المرور بهـا ، سواء مباشرة كالمكاتب الخاصة بأوراق المرور والمخازن أو غير مباشرة كالمساكن والمستشفيات والمدارس الخاصة بالقائمين على شئون القناة والمتصلين بها من موظفين وعمال وغيرهم ، وسواء ما كان من هذه المنشآت يتبع الشركة أو الحـكومة المصرية . وتشمل كذلك المنشآت التى صرح لبعض الحـكومات بإقامتها بموانى القناة لخدمة بواخرها المارة بها .

وتطبيقا للنص تمتد الحماية أيضا للمواد والمنشآت والمبانى والأشغال التى تـكفل معين القناة العذبة ، من النيل لنهايتها ببور سعيد والسويس ، كمحطات تـكرير مياه هذه الترعة وخزاناتها وما إليها .

(١٣) إزالة كل عمل أو حشد يهـدد الملاحة :

ـنرى فى المبحث الثالث أن المـادة الثامنة نصت على تـكليف ممثلى الدول الموقعة على المعاهدة ، المعتمدين بالقاهرة ، مراقبة تنفيذ أحكامها ، ونصت هذه المـادة فى فقرتها الأخيرة على تـكليفهم ، بصفة خاصة ، أن يطلبوا إزالة كل عمل ouvrage أو تفريق كل حشد rassemblement يجرى على أى جانب من

جانبي القناة ، ويكون الغرض منه أو يؤدى بطبيعته المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة .

ومن هذه الأعمال حشد الجيوش و إقامة تحصينات دائمة ومؤقتة و بناء ثكنات عسكرية ونقط مراقبة وغيرها من الأعمال ذات الصبغة الحربية التي يقصد بها تعطيل المرور والمساس بسلامة القناة ، أو تؤدى لذلك بطبيعتها ، دون قصد ، كأن تستخدم مدافع الحصون لاجراء مناورات أو تجارب ، أوتستخدم فعلا فى عمليات لاصلة لها بالقناة ولكن تمر قذائفها قريبا من سطح مياه القناة بما يجعل مرور السفن بها محفوفا بأشد الخطر .

ولم يقل النص صراحة إن هذه الأعمال غير جائزة ، إلا أنه أسند لممثلي الدول طلب إلغائها ، ولما كان دور ممثلي الدول يقتصر ، كما سنرى ، على مجرد إخطار الحكومة المصرية بطلباتهم ومقترحاتهم ، وهذه تدبر ماتراه مناسبا ، سواء كان ماتتخذه موافقا لرأيهم أو مخالفا له ، إلا أن النص يفهم منه أن الدول ترى أن هذه الأعمال غير جائزة . هذا فضلا عن أن المادة الأولى وغيرها من مواد المعاهدة تفيد تحريم كل ما من شأنه تعطيل الملاحة بالقناة . لهذا فان الحكومة المصرية والدولة صاحبة الإقليم ، وهما صاحبتا السلطة على تخوم القناة ، وكذلك كل دولة أخرى ، حتى لو حصلت على إذن من الدولة صاحبة السيادة ، تعتبر جميعها ملزمة بألا تقيم على شواطىء القناة منشآت أو تحشد قوات أو غيرها ، إذا كان الغرض من هذه الأشغال والحشود تعطيل حرية المرور بالقناة أو تؤدى بطبيعتها لذلك .

والمنطقة التي لايجوز مباشرة هذه الأعمال بها هى المتاخمة لمجرى القناة على شاطئيها ، والتي يمكن أن يترتب على أى حشد أو أى عمل عسكرى بها تهديد مباشر للملاحة بالقناة . ويلاحظ أن هذه المنطقة تقع خارج منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة .

وسنرى أن المعاهدة قد سمحت بتجاوز حكم بعض نصوصها ، ومنها

النص محل البحث ، عند اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذها أو الدفاع عن مصر أو ممتلكات تركيا على البحر الأحمر ، إلا أنها نصت فى الفقرة الثانية من المادة الحادية عشرة على أنه حتى عند اتخاذ هذه التدابير ، وماتستدعيه من إقامة أشغال وحصون وحشد جيوش على شواطىء القناة ، يظل محرما إقامة التحصينات الدائمة .

(١٤) تحريم الميزات الانفرادية ، احتراما لمبدأ المساواة :

تتعرض حريه المرور العامة للخطر إذا ماتدخلت دولة بمفردها ، أو مع بعض الدول دون بعضها ، للسيطرة على مصائر قناة السويس ومحاباة مصالحها الخاصة على حساب مصالح الآخرين ، لهذا وجد من البداية أن مبدأ المساواة من المبادىء الأساسية التى تنهض عليها حرية المرور ، وقد أشير إليه فى المادة الأولى من المعاهدة التى تقرر أن المرور بالقناة تتمتع به كل السفن «دون تمييز لجنسيتها » ، وأعيد تأكيده وتوضيحه فى المادة الثانية عشرة التى تقرر أنه تطبيقا لمبدأ المساواة فيما يختص بحرية استخدام القناة ، وهو أحد أسس المعاهدة الحالية ، تلتزم الدول المتعاقدة بألا تسعى إحداها للحصول على ميزات إقليمية أو تجارية أو تفضيل خاص فيما يوضع من تنظيمات دولية تتصل بالقناة . وقد رأينا أن المساواة من المسائل التى نص عليها صراحة فى الامتيازات الأولى التى أصدرها والى مصر إلى دلسبس .

ومن مناقشات لجنة ١٨٨٥ يتضح أن التدخل فى المسائل المالية والتجارية المتعلة بالقناة وأسهمها ، وهو ماتبيحه نظم الشركة ولوائحها للمساهمين ، سواء كانوا أفرادا أو حكومات ، وتتمتع به فعلا بعض الدول التى لها نصيب فى أسهم القناة ، خصوصا انجلترا ، لايعد تدخلا ممنوعا بمقتضى الماده الثانية عشرة المذكورة .

وهناك مصالح يجوز السعى لها على انفراد كالمسائل الخاصة بخدمة السفن التى تمر بالقناة ، ومثالها التصريح الذى حصلت عليه الحكومة البريطانية ويخولها الاحتفاظ ببورسعيد بمخزن فحم لامداد السفن الانجليزية بحاجتها منه .

وللتجاوز عن مثل هذه الأوجه التى أثيرت عند بحث لجنة ١٨٨٥ ، رئى

قصر تحريم التدخل المنفرد على المسائل التى تتم بترتيبات « دولية » ، أى التى تختص الدول بتنظيمها ، ومثالها المسائل التى ورد ذكرها فى نفس المعاهدة الحالية ، فمثلا لا يحق لإحدى الدول المتعاقدة أن تحصل لنفسها ، دون غيرها فى أى اتفاق يمس القناة ، ويتم بينها وبين دولة أو دول أخرى ، على أن يكون لسفنها الحربية عند اشتباكها فى حرب ، أن ترابط بموانى القناة بصفة مستمرة أو لأكثر من المدة المقررة ، أو تتخذها قاعدة لإنزال وشحن القوات والتموينات والذخائر ، أو أن يكون لها الحق فى احتلال شواطىء القناة أو تحصينها .

وأشارت المادة فى نهايتها لاحترام حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الاقليم . وقد روعي فى هذا الاستدراك مجاملة تركيا والحصول على موافقتها على المعاهدة . وهو من ناحية أخرى يتمشى منطقيا مع النصوص الأخرى التى تقرر عدم المساس بحقوق السلطان باعتباره صاحب السيادة على مصر . ومقتضى هذه الفقرة ألا تحرم الدولة صاحبة الاقليم من أن تسعى مستقبلا للحصول على حقوق يخولها إياها حق السيادة ، ولا تتمتع بها الدول الأخرى ، ولكن يجب ألا تكون هذه الحقوق الجديدة المحتملة متعارضة مع الأحكام النافذة تطبيقا للمعاهدة الحالية ، وعلى الخصوص يجب ألا تؤدى لتعطيل حرية المرور بالقناة .

المبحث الثالث

الأحكام الخاصة بتنفيذ المعاهدة

كل معاهدة عرضة لمخالفة نصوصها ، لهذا جرت العادة عند وضع المعاهدات أن تدرج بها نصوص تتضمن طريقة تنفيذها ، وتجبر أطراف التعاهد على احترام أحكامها ، وهو ما اتبعه واضعو معاهدة ١٨٨٨ إذ وضعوا نصوصا خاصة بتدابير تتخذ للعمل على احترام تنفيذ هذه المعاهدة ونصوصا تعالج مسألة رقابة هذا التنفيذ وهى التى ندرس أحكامها فيما يلى :

أولا : تدابير التنفيذ :

فوضت المعاهدة ، فى مادتها التاسعة ، مهمة اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ أحكامها لمصر ثم لتركيا والدول ، على التفصيل التالى :

١ — نصيب مصر :

نصت الفقرة الأولى من المادة التاسعة على أن تتخذ الحكومة المصرية التدابير الضرورية للعمل على احترام تنفيذ المعاهدة الحالية ، وذلك فى حدود سلطاتها المستمدة من الفرمانات ، وبمراعاة الشروط المذكورة فى هذه المعاهدة .

ومن هذا يتضح أن مهمة اتخاذ التدابير اللازمة لضمان نفاذ أحكام المعاهدة وإجبار الجميع على احترامها ، قد فوضت أساساً للحكومة المصرية . فلو حاولت سفينة حربية مثلا أن تتخطى الشروط المرسومة لأمثالها كأن ترابط داخل القناة أو تحاول ارتكاب بعض الأعمال العدائية فى منطقتها ، فان هذه الحكومة تتخذ من الاجراءات ما يحول دون تمكين هذه السفينة من نقض الشروط الموضوعة ، ولو أدى الأمر لاستخدام القوة ضدها . وهذا حق للحكومة المصرية وواجب عليها فى نفس الوقت .

ولما كانت الحكومة المصرية فى ذاك الوقت عبارة عن حكومة محلية فى إقليم خاضع لسيادة الباب العالى ، ورتبت سلطاتها وحقوقها بمقتضى الفرمانات التى أصدرها سلطان تركيا لولاة مصر ، ولا يجوز لهؤلاء قانوناً أن يتخطوا أحكام هذه المواثيق فيما يقومون به من إجراءات على إقليم مصر ، لهذا احتاط واضعو المعاهدة بالنص على أن تكون التدابير التى تتخذها حكومة مصر فى حدود السلطات المخولة لها بمقتضى فرمانات السلطان .

ونصت المادة التاسعة المذكورة علي أن يراعي عند اتخاذهذه التدابير الشروط الواردة فى المعاهدة الحالية . وهذا نص عام كان أصله فى المناقشات الأولى فى لجنة

١٨٨٥ مراعاة أحكام المادة التى تنص على تشكيل لجنة من ممثلى الدول لمراقبة تنفيذ المعاهدة ، وبسبب معارضة مندوب انجلترا حذفت العبارة التى تشير للمراقبة ووضع بدلها عبارة عامة لا اعتراض عليها تقضى بأن تراعى الحكومة المصرية أحكام المعاهدة الحالية عند اتخاذ التدابير الموكولة إليها . وهذا قيد مفهوم دون نص ، ولكن ذكره صراحة أكد حكمه ، وإن كانت أهميته قد قلت تبعا لانتهاء مسألة المراقبة لنص ضعيف كما سنرى .

ب — نصيب تركيا والدول :

نصت الفقرة الثانية من المادة التاسعة على أنه فى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية ، فانها تلجأ للحكومة العثمانية ، وهذه تتخذ التدابير الضرورية لإجابة هذا الطلب ، وتعلن بذلك الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ ، وتتشاور ، عند الحاجة ، مع هذه الدول بخصوص هذا الموضوع .

ولما كانت تركيا تملك السيادة على مصر كان من الطبيعى أن يوكل إليها أمر اتخاذ التدابير التى تكون من اختصاص الحكومة المصرية ولا تتمكن هذه بوسائلها من تدبيرها ، كأن يقع اعتداء على منطقة القناة ، ، خلافا لأحكام المعاهدة ، من جانب أسطول دولة محاربة ، ولا تتمكن مصر من رد هذا الاعتداء لضعف قواتها أو لأى سبب آخر ، فيكون عليها أن تستنجد بتركيا ، وهذه يجب أن تقوم باتخاذ ما يلزم لرد هذا الاعتداء ، إجابة لطلب مصر ، فتتدخل دبلوماتيا أو تستخدم القوة بنفسها مباشرة أو مساعدة لمصر . ومهمة التدخل فى هذه المرحلة قبل التشاور مع الدول الموقعة على تصريح لندن ، قاصرة على تركيا ، وليس لدولة أخرى أن تقوم بها ، بمفردها أو مع حلفائها ، حتى لو أذنت لها بذلك مصر وتركيا .

وفى حالة قيام تركيا بإجابة طلب مصر ، عليها أن تخطر بذلك الدول الموقعة

على تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ .

وزاد النص بأن تتشاور تركيا ، عند الحاجة ، مع هذه الدول ذاتها فى هذا الأمر . ويجب أن يتم التشاور ، إذا تبين لزومه ، مع جميع الدول الموقعة على تصريح لندن المذكور ، وألا تقصر تركيا ذلك على بعضها دون الأخرى . وهنا يبتدىء النصيب الإيجابى للدول الكبرى فى تدابير تنفيذ المعاهدة ، فقد ترى تركيا أن الاعتداء قد اقترفته قوات أقوى من قواتها ، أو أوعزت به دول أقوى منها ، أو أحاطت به ظروف وملابسات تحتم مواجهته بعمل دولى مشترك ، فتتفاهم مع الدول المذكورة لترتب الأمر فيما بينها وتقرر التدابير اللازمة ، التى قد يكون منها تدخلها ، مجتمعة أو منفردة ، لجعل أحكام المعاهدة نافذة المفعول .

وللدولة صاحبة السيادة أن تتخذ من جانبها ماتراه مناسباً لمواجهة الحالة حتى بعد التشاور مع الدول الكبرى ، وحتى لو كانت بعض هذه الدول لاتوافقها على التدابير التى ترى اتخاذها ، بشرط أن يكون الغرض من هذه التدابير حماية القناة وتنفيذ نصوص المعاهدة ، وأن تكون فى نطاق الحقوق التى تقرها المعاهدة لهذه الدولة .

ثانيا — مراقبة التنفيذ :

الرقابة نوع من الضمان لتنفيذ المعاهدات . وقد رئى بالنسبة لمعاهدة ١٨٨٨ أن يكون للرقابة على تنفيذها صفة دولية ، تسند ، بشكل ما ، للدول التى وضعتها . وكان القصد فى بداية مناقشات لجنة ١٨٨٥ أن توضع هذه المهمة فى قالب فعال بأن تشكل لها لجنة دائمة ذات اختصاص واسع ، ثم تقلص النص ، بسبب موقف انجلترا ، إلى أن أصبحت المهمة شكلية أكثر منها فعلية .

وجاء نص المادة الثامنة يفوض مهمة مراقبة تنفيذ المعاهدة لممثلى الدول الموقعة عليها ، المعتمدين بمصر . وهؤلاء يباشرون مهمتهم بعقد اجتماعات ، عند ماتجد ظروف معينة أو بصفة دورية ، على التفصيل الآتى :

ا — اجتماعات تقتضيها الظروف :

نصت الفقرة الأولى من المادة الثامنة على أنه فى كل حالة تهدد سلامة القناة وحرية المرور بها ، يجتمع ممثلو الدول ، بناء على دعوة ثلاثة من بينهم ، وتحت رياسة عميدهم ، لإجراء التحقيقات اللازمة .

والظروف وحدها هى التى يترتب عليها عقد الاجتماعات فى هذه الحالة . وهذه الظروف كما نصت عليها المادة ، هى الأحداث التي تهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها ، كوقوع حرب قريبة منها أو تسلط بعض السفن الحربية على مداخلها أو رفضها الخضوع لأحكام المعاهدة .

فإذا وقع شىء مما تقدم يعقد ممثلو جميع الدول الموقعة على المعاهدة ، المعتمدون بالقاهرة ، اجتماعات لدرس الحالة والتحقق من الأحداث التى يحتمل أن تهدد القناة أو حرية المرور بها والإحاطة بسائر ملابساتها .

و بسبب موقف الحذر الشديد الذى اتخذته انجلترا تجاه مسألة المراقبة ، اشترط ألا تعقد هذه الاجتماعات إلا بناء على دعوة ثلاثة من ممثلى الدول ، الذين كلفوا بالمراقبة .

وتكون رياسة الاجتماعات فى هذه الحالة لعميد الهيئة السياسية بالقاهرة ، على أن يكون طبعاً من بين ممثلى الدول الموقعة على المعاهدة ، و إلا كانت الرياسة لأعلاهم درجة أو أقدمهم فى المنصب أو أكبرهم سناً حسب العرف السائد فى تعيين عميد السلك السياسى فى أى عاصمة من العواصم .

والنتيجة التى تنتهى إليها هذه الاجتماعات هي تنبيه الحكومة المصرية للخطر الذى يراه المجتمعون ، حتى تتخذ من جانبها التدابير اللازمة لحماية القناة وحرية المرور بها . ولا يكون توجيه هذا الرأى المشترك إلا للحكومة المصرية ، فلا يوجهه ممثلو الدول للشركة أو لدولهم أو لأى جهة أخرى مباشرة . وهذا لا يمنع أن لكل منهم أن يتصل وحده بحكومته بصفته المنفردة ، و إحاطتها بما يراه ، وهو ما يدخل

فى مهمة الممثل السياسي بصفة عامة .

وللحكومة المصرية بعد ذلك أن تتخذ ماتراه من التدابير لدفع الخطر المتوقع بالتطبيق للمادة التاسعة ، حتى تتحقق سلامة القناة وحرية المرور بها تماما . ويلاحظ أن المباحثات التي سبقت وضع المعاهدة ونفس صياغة المادة الثامنة تفيدان أن هذه الحكومة غير ملزمة باتباع رأى ممثلى الدول ومايرسمونه لها ، باعتباره مجرد رأى استشارى .

ب — اجتماعات دورية :

تقرر الفقرة الثانية من المادة الثامنة أن يجتمع ممثلو الدول ، على أى حال ، مرة فى السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة .

والقصد من هذا النص المحافظة على ديمومة مهمة ممثلى الدول والتنبيه إلى قيامها ، حتى لايأتى عليها مرور الزمان ويطويها فى زوايا النسيان . فقد تسير الأمور بشكل طبيعى لسنوات كثيرة بمالايستدعى الاجتماعات المذكورة فى الفقرة الأولى ، فيكون فى الاجتماعات السنوية ماينبه إلى وجود رقابة ، ولو شكلية ، على تنفيذ المعاهدة يتولاها ممثلو الدول الموقعة عليها . ولو كانت الدول قد أقرت الاقتراحات الأولى التى قدمت فى مباحثات باريس عام ١٨٨٥ ، والتى كانت تقضى بقيام لجنة دائمة للمراقبة ، لما احتاج الأمر إلى النص على اجتماعات سنويه .

وحتى لاتكون هذه الاجتماعات الدورية غير ذات موضوع نص على أن يتحقق المجتمعون من أن أحكام المعاهدة قد روعيت فى السنة السابقة على الاجتماع ، فيجوز لهم مثلا أن يطلبوا من الحكومة المصرية أو الشركة أو أى جهة أخرى بيانات بخصوص ظروف المرور بالقناة فى تلك السنة . وليس هناك مايحتم قصر اتصالهم ، بخصوص مثل هذا الطلب ، على جهة دون أخرى . ولكن إذا تحققوا من أن حكام المعاهدة قد خولفت بأى شكل ، فان الجهة التى يتوجهون بمقترحاتهم إليها هى الحكومة المصرية وحدها ، قياساً على الحالة الأولى ، لعدم النص فى الفقرة

على جهـة معينة ، ولأن الأعمال التحضيرية ، من مناقشات لجنة ١٨٨٥ إلى مفاوضات الحكومات ، تبين أن هذه الحكومة هى الجهة الوحيدة التى يتقدم ممثلو الدول إليها بمقترحاتهم التى تنتهى إليها اجتماعاتهم .

وتعقد هذه الاجتماعات الدورية من ممثلى جميع الدول الموقعة على المعاهدة . وأضاف النص أنه يجوز أن يشترك فى هذه الاجتماعات مندوب يمثل الحكومة المصرية . واشتراك مصر ، الذى يتم بصفة استثنائية ، قاصر على الحالة التى ينص فيها على جوازه ، ولهذا فإنها لا تشترك فى الاجتماعات التى تقتضيها الظروف ، اصمت الفقرة الأولى عن الإشارة لذلك ، ولأن المندوب العثمانى ينوب عنها ضمنا باعتباره مندوب الدولة صاحبة السيادة على مصر .

ونص على أن تكون رياسة الاجتماعات السنوية لمندوب خاص تعينه الحكومة العثمانية لهذا الغرض ، وفى حالة غيابه يحل محله فى الرياسة مندوب الحكومة المصرية .

ملاحظتان :

الأولى : فى المبحث الثانى ، الخاص بضمانات حرية المرور ، درسنا الفقرة الثالثة من المادة الثامنة التى تسند إلى ممثلى الدول ، الذين كلفوا بالمراقبة ، مهمة خاصة هى طلب إزالة كل عمل أو تفريق كل حشد يجرى على أى جانب من جانبى القناة و يكون الغرض منه أو يؤدى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة . والحق أن هذه المهمة الخاصة تدخل ضمنا فى الأحوال التي نص عليها فى الفقرة الأولى الخاصة بالظروف التى يحتمل أن تهدد القناة والملاحة بها ، ولكن تخصيصها يؤكد حكمها خصوصا وهى أعمال تقع خارج منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة . ويلاحظ أن هذه الأعمال ، التى يطلب ممثلو الدول إزالتها ، قد تستدعى ، خصوصا إذا كانت جسيمة وخطيرة ، عقد اجتماعات خاصة تطبيقا للفقرة الأولى من المادة الثامنة ، وقد يقتصر الأمر على مجرد بحثها فى الاجتماعات السنويه .

الثانية : إلى جانب المادة الثامنة التى وضعت خصيصاً لمسألة الرقابة على تنفيذ المعاهدة ، رأينا فى المبحث الثانى أنه تطبيقا للمادة السابعة يجوز للدول غير المحاربة أن ترابط بمواني مدخلى القناة بسفن حربية خفيفة لا تتجاوز سفينتين لكل دولة، وهذه المرابطة يترتب عليها من الناحية العملية نوع من الرقابة المادية والضمان لتنفيذ أحكام المعاهدة ، إذ أن فى مجرد وجود هذه السفن ما يحمل الغير على احترام القناة والقواعد الموضوعة لها ، و إن كانت هذه الرقابة ذات أثر محدود لضعف المراكب التى سمح بمرابطتها وقلة عددها وما يحتمل من إحجام بعض الدول عن الاستفادة بهذا الحق .

المبحث الرابع

اعفاءات استثنائية من بعض أحكام المعاهدة

نصت معاهدة ١٨٨٨ على بعض الحالات التى يجوز فيها ، عند اللزوم ، تجاوز أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ التى تحرم وتقيد بعض الأعمال فى منطقة القناة . وليس الاعفاء من أحكام هذه المواد مطلقا من كل قيد بل هو مشروط بعدة شروط . وسنبحث فيما يلى الحالات المذكورة ثم القيود أو الشروط الواردة عليها :

أولا — حالات تجاوز أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ :

هذه الحالات ، كما نصت عليها المادتان التاسعة والعاشرة ، بعضها خاص بتنفيذ المعاهدة و بعضها خاص بالدفاع عن مصر أو ممتلكات تركيا على الشاطىء الشرقى على البحر الأحمر .

(١) حالة تنفيذ المعاهدة :

رأينا فى المبحث الثالث أن المادة التاسعة نصت فى فقرتيها الأولى والثانية على أن تتخذ مصر التدابير اللازمة لتنفيذ المعاهدة ، و إذا أعوزتها الوسائل تلجأ

للحكومة العثمانية التى تقوم من جانبها باللازم ، والتشاور فى ذلك ، عند الحاجة ، مع الدول الموقعة على تصريح لندن . وأضافت هذه المـادة ، فى فقرتها الثالثة ، ان الاجراءات المذكورة لا تعوقها القيود الواردة فى المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ .

ومقتضى ذلك أنه يجوز للحكومة المصرية ، وكذلك لتركيـا والدول إذا اقتضى الأمر تدخلها ، ألا تتقيد ، عند رد الاعتداء على أحكام المعاهدة ، بالأحكام الواردة فى المواد الأربع السابقة .

وهذا الإعفاء تحتمه الضرورات العملية ، فقـد تحضر مثلا سفينة حربية وترابط داخل القناة وترفض مغادرتها ، وهنا تعمل الحـكومة المصرية ، ولو بالقوة على إجبار هذه السفينة على الإبحار أو الرجوع عن موقفها ، واستخدام القوة ، هذا يتم طبعا داخل مياه القناة ، وهو من الأعمال التي تحرمها المـادة الرابعة ، ولو حتمنا علي هذه الحـكومة ، فى هذه الحالة ، أن تحترم أحكام هذه المادة لما أمكنها أن تتصرف بشكل فعال يؤدى لإجبار الغير على احترام نصوص المعاهدة.

(٢) حالة الدفاع عن مصر :

نصت المادة العاشرة ، فى فقرتهـا الأولى ، على أن القيود التى تقررها المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ لا تـكون عقبة فى سبيل التدابير التى يضطر السلطان أو الخديو ، باسم جلالته وفى حدود الفرمانات الصادرة له ، إلى اتخاذها ، بقواتهما الخاصة ، للدفاع عن مصر وإقرار النظام العام بها .

ولما كان اتخاذ التدابير اللازمة للدفاع عن الأراضى المصرية ، ومنها منطقة القناة ، وإقرار النظام العام بها حقا يتمتع به السلطان والخديو ، وحتى لا يتعطل هذا الحق إذا طبقنا قيود المعاهدة على التدابير التي تتخذ تطبيقا له ، أباح النص للسلطان وللخديو ، عند اللزوم ، تجاوز قيود المواد الأربع السابقة فى هذه الحالة ، فلهما مثلا حشـد الجيوش على ضفاف القناة واتخاذ موانيها ومراسيها الداخلية قاعدة ترابط بها سفنهما الحربية ، لأى مدة وبأى عدد ، وتأخذ منهـا

كافة التموينات والعتاد الحربى ، وتفتيش السفن التى يشتبه فى أنها تخدم عدوها وضبط ما قد تحمله من مهربات ، وغير هذا من الاجراءات التى حرمتها هذه المواد .

ويفيد ورود النص بشكل عام ان هذا الاستثناء يتمتع به السلطان والخديو سواء كان الاعتداء المطلوب رده وقع على منطقة القناة أو على أى منطقة أخرى من الأراضى المصرية ، كأن تتعرض هذه الأراضي لهجوم من الحدود الغربية ، مادام الاعتداء المطلوب رده يقتضى توقيف بعض أحكام المعاهدة تطبيقا للمادة العاشرة .

وقد تشترك قوات مصر فى عمليات حربية خارج حدودها ، وهنا يحتمل أن تتعرض الاراضى المصرية للاعتداء ، خصوصا إذا كان القتال قريبا منها ، كأن يكون فى فلسطين مثلا ، وهذا يستلزم أن تتخذ الحكومة المصرية من التدابير مايكفل الدفاع عن أراضيها ، وهى تدخل فى نطاق « تدابير الدفاع عن مصر » كما يعنيها النص الذى لاشأن له بما وراء ذلك من ظروف وملابسات وأسباب الحرب التى تجر إلى هذه التدابير ، وبالتالى تتمتع هذه الحكومة فى هذه الحالة بالاستثناء الحالى بشروطه .

(٣) حالة الدفاع عن الممتلكات العثمانية شرقى البحر الأحمر :

نصت الفقرة الثالثة من المادة العاشرة على أن القيود الواردة فى المواد ٤و٥و٧ و ٨ لاتعطل ، بأى حال ، التدابير التى ترى الحكومة العثمانية ضرورة اتخاذها ، بقواتها الخاصة ، للدفاع عن ممتلكاتها الواقعة على الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر .

والدافع إلى هذا النص أن ممتلكات الامبراطورية العثمانية تمتد على شواطىء البحر الأحمر ، و بعضها ذات أهمية قصوى ، خصوصا من الناحية الدينية ، وهى الحجاز والمدن الاسلامية المقدسة ، ويعد الدفاع عنها مسألة حيوية لتركيا تنبهت لادراجها فى معاهدة ١٨٨٨ ، باعتبارها من الحالات التى تتوقف فيها بعض قيود

هذه المعاهدة ، فلو وقع اعتداء خارجى على هذه الممتلكات ، أو قامت بها ثورة مثلا ، كانت تركيا حرة فى تدبير الوسائل الكفيلة برد الاعتداء عليها أو قمع العصيان بها ، دون أن تتقيد بالأحكام الواردة فى المواد الأربع السابقة ، كأن تشحن قوات أو ذخائر داخل القناة ، أو تجعل سفنها الحربية ترابط فى مياهها ، وماشا كل هذا مما حرمته أو قيدته المواد المذكورة ..

ثانيا — شروط أساسية :

لو أبحنا فى الحالات السابقة توقيف أحكام المواد ٤و٥و٧و٨ دون قيد لكان فى هذا مايجر إلى هدم المعاهدة وتعطيل الملاحة بالقناة . لهذا رأى واضعو هذه المعاهدة التوفيق بين الضرورات الخاصة بتنفيذها والدفاع عن مصر وممتلكات تركيا و بين تحقيق حرية الملاحة وضمان عدم تعطيلها فى هذه الحالات الاستثنائية . وتتركز هذه الشروط فى الخمسة الآتية :

(١) كفالة حرية المرور :

الغرض الأساسى الذى وضعت المعاهدة لضمانه هو حرية الملاحة العامة بالقناة ، ولو سمحنا بتعطيلها لكان فى هذا أبلغ الضرر للتجارة العالمية . لهذا نصت الفقرة الأولى من المادة الحادية عشرة على أن التدابير التى تتخذ فى الحالات المذكورة فى المادتين التاسعة والعاشرة يجب ألا تعطل حرية استخدام القناة .

ولما كانت المادة الأولى من المعاهدة ، التى قررت المبدأ العام لحرية المرور ، ليست من المواد الاربع التى يجوز توقيفها ، لهذا فان نفاذها كان يغنى عن إعادة النص فى المادة الحادية عشرة على اشتراط كفالة حرية المرور ، إلا أن فى هذا مايؤكد حرية الملاحة و ينبه لأهميتها القصوى حتى عند اتخاذ التدابير التى تجر لتوقيف بعض المواد .

ولما كان النص ورد عاما فان تطبيقه يعنى أن حرية المرور ، حتى فى حالة

التدابير الإستثنائية ، يجب أن تكون مكفوله لجميع السفن ، دون عبرة بما إذا كانت تابعة لدولة فى حالة حرب أو فى حالة سلم مع مصر وتركيا .

(٢) اخطار الدول :

تقضى الفقرة الثانية من المادة التاسعة على أنه فى الحالة التى تجيب فيها الحكومة العثمانية طلب مصر باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدة ، تقوم الحكومة المذكورة باخطار الدول ، التى وقعت تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ ، بذلك .

ونصت الفقرة الثانية من المادة العاشرة على أنه فى حالة ماذا اضطر السلطان والخديو إلى مباشرة التدابيرالاستثنائية المذكورة فى هذه المادة ، تقوم الحكومة العثمانية باخطار الدول الموقعة على تصريح لندن بذلك .

فى الحالة الأولى يتحتم على تركيا إذا لجأت إليها مصر أن تخطر الدول المذكورة ، ومن هذا نستدل أن الإخطار قاصر على الحالة التى يلجأ فيها الخديو للسلطان إذا أعوزته وسائله ، ولكن إذا تمكنت الحكومة المصرية من القيام بنفسها بما يكفل احترام المعاهدة فلا داعى لاخطار الدول .

وفى الحالة الثانية تخطر الدول المذكورة بالتدابير التى تتخذ للدفاع عن مصر تطبيقا للفقرة الأولى من المادة العاشرة ، سواء قام بهذه التدابير الخديو أو السلطان. والسلطان هو المكلف بهذا الإخطار .

وفى حالة التدابير التى تتخذها تركيا للدفاع عن ممتلكاتها على الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر ، يلزمها أيضا أن تخطر بذلك الدول ، لأنه وإن كانت الفقرة الخاصة بهذه التدابير قد جاءت فى آخر المادة العاشرة ، بعد الفقرة التى تنص على الإخطار ، إلا أن الفقرة الثانية تقرر أن هذا الاخطار ضرورى فى حالة الإلتجاء «للتدابير الاستثنائية المذكورة فى هــذه المادة » ، وتدابير الدفاع عن ممتلكات تركيا على البحر الأحمر نص عليها فى المادة فهى تدخل ضمن هذه التدابير . وأما

مجىء هذه الفقرة فى آخر المادة ، فسببه ، كما هو معلوم ، أنها وضعت ، بنـاء على طلب الباب العالى ، فى آخر مراحل تحضير المعاهدة .

والدول التى تخطر ، والتى وقعت على تصريح لندن فى ١٧ مارس ١٨٨٥ ، هى المانيا والنمسا وفرنسا و بريطانيا و إيطاليا وروسيا ، ووقعت التصريح معها تركيا التى تقوم بالإخطارات محل البحث . وهذه هى الدول الموقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، عدا هولندا وأسبانيا . وقد روعى قصر الإخطار على الدول الـكبرى ، حتى تعفى الدول الصغرى من مهمة قد تجر لاشتراكها فى عمل خطير يرهقها .

وهذا الإخطار ضرورى فى حالة التدابير الخاصة بتنفيذ المعاهدة،لأن العدوان الذى يستوجب فى هذه الحالة تدخل تركيا ولا تتمكن مصر من رده لابد وأن يكون من الخطورة بحيث يلزم اخطار الدول الـكبرى به حتي تـكون على بينة منه ، وحتى تتخذ ، إذا لزم الحال ، تطبيقا للمادة التاسعة ، بعد التشاور مع تركيا وبالإشتراك معها ، من التدابير مايؤدى لنفاذ أحكام المعاهدة .

و يوجب هذا الإخطار فى حالة الدفاع عن الأراضى المصرية والممتلـكات العثمانية ، ان تركيا ومصر سيكون اهتمامهما منصبا ، قبل كل شىء ، على سلامة أراضيهما ، فيلزم أن تعلم الدول بتـدابير هذا الدفاع ، حتى تتخذ ، عند اللزوم ، الاحتياطات الضرورية لنفاذ أحكام المواد التي لايسرى عليها جواز التوقيف ، وللاحتياط أيضا إلى مراعاة الشروط الخاصة بهذا التوقيف .

ومما يؤيد فـكرة الإخطار فى هذه الحالات أن قناة السويس قد اكتسبت من البداية ، ثم بالمعاهدة الحالية صفة دولية تجعل الدول الـكبرى تهتم بمصائرها لارتباط مصالحها بها .

(٣) منع إقامة تحصينات دائمة :

تقرر الفقرة الثانية من المادة الحادية عشرة انه فى الحالات السابقة التى تتوقف فيها أحكام المواد ٤ و٥ و٧ و٨ يظل محرما انشاء تحصينات دائمة خلافا لأحكام المادة الثامنة .

وحتى نفهم المدلول الصحيح لهذه الفقرة يجب أن نتتبع حق اقامة التحصينات من البداية ثم تسلسله فى نصوص المعاهدة حتى نصل للنص محل البحث :

من بداية المواثيق الأولى الخاصة بقناة السويس ، احتفظت مصر بحقها فى احتلال شواطىء هذه القناة . وقد نص على ذلك صراحة فى المادة العاشرة من اتفاق ٢٢ فبراير ١٨٦٦ التي تعطى الحكومة المصرية الحق فى أن تحتل ، فى المنطقة التى احتفظ بها كملحق للقناة البحرية ، كل نقطة حربية تراها ضرورية للدفاع عن إقليمها ، على ألا يؤدى هـذا الاحتلال ، كما قالت المادة ، لتعطيل الملاحة [1] .

وحق الاحتلال يتضمن الحق فى إقامة تحصينات ، إذ يجر وجود القوات المعسكرة إلى إقامة ثكنات وحصون ومخازن وما شاكل ذلك . هذا فضلا عن أن الدولة صاحبة الإقليم لها ، طبقا للقواعد العامة ، حق تحصين أقاليمها ، ولم تتضمن مواثيق قناة السويس تنازلا عن هذا الحق .

وقد رأى واضعو معاهدة ١٨٨٨ أن هذا الحق على إطلاقه قد يؤدى لتعطيل حرية المرور ولهذا قيدوه فى نصوص المعاهدة بالتدرج التالى :

قررت الفقرة الأخيرة من المادة الثامنة ، كما سبق بينا ، أن على ممثلى الدول الموقعة على المعاهدة المعتمدين بالقاهرة أن يطلبوا إزالة كل عمل أو حشد يقع على أى جانب من جانبى القناة ويكون الغرض منه أو يؤدى لتعطيل حرية الملاحة وسلامتها التامة . وهذا يتضمن ان هذه الأعمال غير جائزة . والحصون الدائمة والمؤقتة لاتخرج عن كونها عمل من هذه الأعمال . ثم جاءت المادتان التاسعة والعاشرة وسلمتا بحق الخديو والسلطان فى اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدة والدفاع عن مصر والممتلكات العثمانية شرقى البحر الأحمر ، ونصتا على جواز تجاوز أحكام المواد ٤ و٥ و ٧ و ٨ عند اتخاذ هذه التدابير ، ولما كانت المادة

---

(١) مجموعة "Recueil des Actes de la Compagnie du Canal de Suez" ، (من ٣٠ نوفبر سنة ١٨٥٤ إلى ٣٠ ابريل سنة ١٩٢٨) ص ٤٣ .

الثامنة تدخل ضمن هذه المواد الأربع ، التي يجوز وقف نفاذها فى هـذه الحالة ، وتنص فقرتها الأخيرة ، التى ينصب عليها وحدها من الناحية العملية جواز التوقيف ، أن على ممثلى الدول أن يطلبوا إزالة كل عمل يحتمل أن يجر إلى تعطيل حرية المرور ، فان هذا معناه أن مثل هذه الأعمال ، ومنهـا الحصون بأنواعها ، يجوز مباشرتها فى حالات التوقيف المذكورة ، ولـكن لمـا كانت الحصون الدائمة قـد لاتحتمها الضرورة فى هذه الحالات ، خصوصاً وأن التوقيف يرتبط فى كمه وكيفه ووقته بتدابير تنفيذ المعاهدة أو الدفاع عن مصر وممتلـكات تركيا ، وهى تدابير استثنائية وموقوتة ، وزيادة على ذلك يحتمل أن تستخدم هذه التحصينات ، التى تقام بصفة دائمة ، ضد الملاحة بعد انتهاء الظروف التى اقتضت قيامها ، بل إن فى مجرد قيامها إزعاجا للسفن المارة ، لهذا كله نصت المعاهدة فى المادة الحادية عشرة على أنه فى الحالات الاستثنائية المذكورة لايجوز إقامة حصون دائمة على شواطىء القناة بما يخالف أحكام المادة الثامنة .

ويلاحظ أن هذه الأحكام يمكن تطبيقها إذا أمكن التفرقة بسهولة بين التحصينات الدائمة والمؤقتة ، وهو مالا يكون عملا إلا فى بعض الحوادث العرضية البسيطة التى تقتضى لمواجهتها تدابير خفيفة . ولـكن فى بعض الظروف ، كالحرب التى يطول أمدها ويتسع مداها ، يصعب كثيراً إمكان هـذه التفرقة . لهذا نرى عند وقوع مثل هذه الظروف ، وحتى يطبق النص تطبيقا سليما ذا أثر ، أن تترك السلطات المختصة باتخاذ التدابير الاستثنائية اللازمة ، تطبيقا للمادتين التاسعة والعاشرة ، تتصرف بالشكل الذى تراه أجدى ، فتقيم الحصون الضرورية ضمن ماتتخذه من تدابير ، على أن تلزم ، بمجرد زوال الظروف التي دعت لهذا ، بأن تزيل ماأقامته من تحصينات ، مهما كانت صفتها ، وإلا كان على ممثلى الدول ، الذين كلفوا بالمراقبة ، أن يطلبوا إزالتها .

ولاخوف من هذا الرأى الذى تدعو إليه الصعوبات العملية التى تظهر عند

تطبيق النص فعلا ، مادامت الحصون التى يسمح بقيامها ستزال بمجرد انتهاء الظروف التى دعت إليها ، ومادامت حرية المرور ، وهى الغرض الرئيسى الذى تهدف لتحقيقه الفقرة التي تحرم التحصينات الدائمة ، قد نص ، فى الفقرة التى سبقتها ، على ضرورة احترامها حتى عند قيام الظروف الاستثنائية ومباشرة التدابير التي تقتضيها.

والمنطقة التى لا يجوز إقامة التحصينات الدائمة بها هى المنطقة المتاخمة لمجرى القناة ، المدى الذى يمكن أن يوجه منه تهديد مباشر للملاحة بها .

(٤) استخدام القوات الخاصة :

نص فى الفقرة الأولى من المادة العاشرة ، بخصوص التدابير التى يتخذها الخديو أو السلطان للدفاع عن مصر ، وكذلك فى الفقرة الأخيرة من هذه المادة بخصوص التدابير التى تتخذها تركيا للدفاع عن ممتلكاتها على البحر الأحمر ، أن تتخذ هذه التدابير بالقوات الخاصة التابعة لمصر أو تركيا .

ولم يذكر هذا الشرط صراحة فى المادة التاسعة ، الخاصة بتدابير تنفيذ المعاهدة . ولكن سياق هذه المادة يفيده ضمنا ، إذ قالت إن مصر تتخذ ما يلزم ، فى حدود سلطاتها المستمدة من الفرمانات وبالشروط الواردة فى المعاهدة الحالية ، فإذا لم تتمكن من تدبير الوسائل الكافية عليها أن تلجأ لتركيا ، وهذه تقوم من جانبها بالتدابير اللازمة وتتشاور مع الدول الموقعة على تصريح لندن إذا رأت لزوم ذلك ، وهذا معناه أن تستخدم مصر ثم تركيا قواتهما الخاصة أولا ، فإذا لم تتمكنا من الوصول لنتيجة فعالة تتجه تركيا لمعونة الدول بالطريق الذى رسمته المادة ومؤداه أن تتشاور فى ذلك مع الدول الموقعة على تصريح لندن فإذا انتهى هذا التشاور إلى ضرورة قيام قوات أجنبية بمعاونة تركيا ومصر تم هذا بصفة مشتركة بمعرفة الدول المذكورة ، أى لا يجوز لمصر أو تركيا أن تشرك معها من البداية قوات دولة أجنبية بغير اتباع هذا الطريق .

والغرض من الشرط السابق أن لا يشترك حلفاء تركيا أو مصر معهما فى التمتع بالاعفاءات المقررة لهما ، وهو ما يترتب عليه تهديد مركز القناة وتعريضه لسيطرة بعض الدول .

وإذا كانت مصر وتركيا قد حرمتا ، فى هـذه الحالات ، من الاستعانة بحلفائهما الخاصين ، فإن هذا لا يمنع أن لهما الحق فى الالتجاء ، عنـد اللزوم ، للدول الموقعة على المعاهدة مجتمعة . وهـذا باب تحالف أقوى وأعم يعوضهما عن تقييد حقهما فى الالتجاء للتحالف الخاص مع دولة بمفردها أو دول دون أخرى .

ولا يسرى هذا القيد إلا فيما يختص بالتدابير التى تتخذ فى منطقة القناة ، فلا تتمتع أى دولة حليفة لمصر أو تركيا بالمميزات المقررة لهما فى هذه المنطقة فى حالة توقيف أثر المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ ، أى لا يجوز لهذه الدولة الحليفة أن ترابط معهما مثلا داخـل القناة بسفنها الحربية أو تنزل أو تشحن بها قوات أو ذخائر أو غـير ذلك . ولـكن خارج منطقة القناة لمصر وتركيا الحرية الـكاملة فى الاستعانة بحلفائهما للدفاع عن أقاليمهما . فللحليفة أن تحشد جيوشها وترابط بسفنها وتفرغ عتادها بالاسكندرية مثلا ، إذا تم هذا برغبة الدولة صاحبة الاقليم .

ويلاحظ ، اهتداء بالمناقشات التى سبقت توقيع المعاهدة ، ان هـذا القيد لا يقتصر على منطقة القناة كما حددتها المادة الرابعة ، وهي المجرى وموانى المدخلين وثلاثة أميال بحرية ، بل يمتـد أثره للمنطقة المتاخمة للقناة على جانبيها ، وهى المنطقة التى أشارت اليها الفقرة الأخيرة من المادة الثامنة .

(٥) مراعاة حدود الضرورة :

روعي فى إجازة إيقاف أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ ضرورة ذلك لتمكين مصر وتركيا من الدفاع عن أقاليمهما أو إجبار الغير على احترام أحكام المعاهدة . وهذا إيقاف استثنائى والاستثناء محدود بقدره . ونفس ألفاظ النصوص تفيد معنى الضرورة وحدود اللزوم ، إذ أشارت المادة التاسعة للتدابير التى تتخذها

مصر وتركيا بقولها « التدابير الضرورية » ، وفى المادة العاشرة قالت الفقرة الأولى « التدابير التى يضطر السلطان والخديو إلى اتخاذها . . . » ، ونصت فقرتها الأخيرة على التدابير التى ترى الحكومة العثمانية « من الضرورى » اتخاذها .

من هذا نتبين أن المواد الأربع المذكورة لايتوقف من أحكامها ، فى الحالات السابقة ، إلا ماتستلزم التدابير الضرورية توقيفه . وهذا يؤيده صريح النصوص التى تقرر أن أحكام المواد ٤ و٥ و٧ و٨ « لاتعطل » التدابير التى تتخذ ، ولم تقل إن أحكام هذه المواد « تتوقف » فى هذه الحالات . فمصر وتركيا ، وكذلك الدول فى الأحوال التي تتدخل فيها ، تظل ملزمة بتنفيذ هذه المواد ، حتى فى هذه الحالات الاستثنائية ، إلا إذا استلزمت التدابير التي تتخذها التجاوز عن بعض أحكامها . مثال ذلك سفينة حربية تتعمد المرابطة داخل مجرى القناة ، وهو أمر تحرمه المادة السابعة ، وترفض تنفيذ الأوامر التى تصدر لها بالابحار ، هنا يجوز للحكومة المصرية أن تستعمل القوة ، إذا لزمت ، لاجبار هذه السفينة على احترام حكم المعاهدة ، وإن كان استعمال القوة داخل منطقة القناة غير جائز بمقتضى المادة الرابعة ، على أن يقتصر تجاوز أحكام هذه المادة على مايلزم لتسهيل اجراءات الاكراه ضد السفينة المعتدية ، وتظل باقى أحكام المواد الاربع نافذة .

المبحث الخامس

مسائل ختامية

جرت العادة فى المعاهدات أن تدرج بآخرها بعض المواد التى لاتتصل كثيرا بصلب موضوعها ، ولكنها تتعلق غالبا بمسائل شكلية مؤقتة أو دائمة ، كاجراءات التصديق على المعاهدة أو مدة سريانها أو طريقة تعديلها ، وما شابه ذلك .

ولم تخرج معاهدة ١٨٨٨ عن هذه القاعدة ، إذ وردت بآخرها بعض المواد

الخاصة بالتنبيه إلى احترام حقوق السلطان والخديو، ومدة سريانها ، وتبليغها للدول ، والتصديق عليها ، على التفصيل الآتى :

(١) احترام حقوق السلطان والخديو :

من المسلم به أن أى معاهدة لايتعدى أثرها الأحكام الواردة فى نصوصها . ولما كانت قناة السويس واقعة فى أراضى مصر ، التي هى جزء من الدولة العثمانية ، فانها تخضع لسائر حقوق السيادة وغيرها من الحقوق التى يخضع لها أى جزء آخر من إقليم مصر ، ويسرى عليها مايسرى عليه فيما خرج عن نطاق النصوص الصريحة الواردة فى المعاهدة الحالية .

ولاحاجة لنص يقرر ذلك ، ولكن مندوب الباب العالى كان قد طلب في لجنة باريس ، زيادة فى التأكيد وحتى لاينهض أى شك فى هذا الخصوص مستقبلا ، أن يوضع نص يقرر احترام حقوق الدولة صاحبة الاقليم . وقد قبل هذا الطلب ، ووضعت فى المعاهدة المادة الثالثة عشرة التى تنص على أنه ، فيما عدا الالتزامات المذكورة صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية ، لايوجد أى قيد على حقوق السيادة التى يملكها السلطان والحقوق والامتيازات التى يتمتع بها الخديو بمقتضى الفرمانات .[١]

ويلاحظ أن المادة الثالثة عشرة ذكرت فى صدرها عبارة « فيما عدا الالتزامات المذكورة صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية » ، وهذا يفيد صراحة ان كل الالتزامات التى نصت عليها المعاهدة تخضع لها تركيا ومصر ، تماما كما تخضع لها الدول الأخرى المرتبطة بها ، حتى لوكان فى هذا حد من حقوقهما ، ولا تتمتع واحدة منهما بأى استثناء خاص من أحكام المعاهدة إلا ما ورد به نص فى صلبها .

---

(١) رأينا فيما سبق أن حقوق السلطان والخديو قد روعيت فى نصوص أخرى فى صلب المعاهدة ، أخصها المادة العاشرة الخاصة بالدفاع عن مصر وممتلكات تركيا على البحر الأحمر .

(٢) مدة سريان المعاهدة :

نصت المادة ١٤ على أن الالتزامات التى ترتبها المعاهدة الحالية لا ترتبط بمدة امتياز شركة قناة السويس .

ولم يحدد النص مدة محددة لنفاذ المعاهدة ، ولكنه اقتصر على القول بأن مدة سريانها لا ترتبط بمدة سريان امتياز الشركة . وهذا الامتياز ينتهى بحلول يوم ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ ، لأنه صدر لمدة ٩٩ عاما تبدأ من تاريخ افتتاح القناة ، الذى تم فى ١٧ نوفمبر ١٩٦٩ .

والغرض الذى هدف إليه واضعو المعاهدة أن تكون سارية على الدوام ، حتى بعد انتهاء مدة امتياز الشركة . ولكن لما كان النص لم يقل إلا أن مدة المعاهدة لا ترتبط بمدة الامتياز ، ولم يحدد مدة معينة ، لهذا يلزم لتوضيح هذه المدة الرجوع للقواعد العامة فى القانون الدولى التى تقرر أن المعاهدات التى لا تحدد نصوصها مدة لنفاذها يجوز لأطرافها تعديلها أو إلغاؤها فى أى وقت بعد صدورها ، فيجوز أن تعدل معاهدة ١٨٨٨ أو تلغى ، سواء قبل انتهاء امتياز الشركة أو بعده ، دون أن يكون فى هذا تجاوز لنصوصها .

(٣) تبليغ المعاهدة للدول الأخرى :

وقعت المعاهدة تسع دول ، وهناك غيرها لم توقعها كالولايات المتحدة واليابان . ولما كان الغرض من الاتفاق تنظيم مركز قناة السويس تنظيما عالميا ترتبط به سائر الدول ، ولما كانت القواعد العامة تقرر أن الدولة لا تلتزم بأحكام معاهدة إلا إذا كانت قد قبلتها ، والمظهر الواضح لهذا القبول هو توقيعها ، لهذا كان من اللازم السعى لجعل معاهدة ١٨٨٨ عالمية بشكل تام ، بارتباط جميع الدول صراحة بأحكامها ، ولهذا الغرض أدرج واضعوها بها المادة ١٦ التى تنص على التزام الدول المتعاهدة بإحاطة الدول التي لم توقع المعاهدة علما بها وتدعوها للانضمام إليها .

والحق أن قناة السويس تهم العالم أجمع من سائر النواحى ، خصوصا الناحية التجارية ، وتتمتع بالمرور بها سفن جميع الدول ، ويندر أن نجد دولة لا تمر سفنها بتاتا عن طريق السويس ، ولهذا كانت معاهدة ١٨٨٨ ، التى نظمت مركز هذا الطريق ، من نوع المعاهدات التى يتحتم ارتباط الجميع بنصوصها حتى تؤتى ثمرتها كاملة .

(٤) التصديق على المعاهدة :

تصدق الدول على المعاهدات التى يكون مندوبوها قد وقعوها باسمها ، ثم يتبادل أطراف التعاهد وثائق التصديق إشعارا بانتهاء الاجراءات الرسمية التى تصبح المعاهدات بعدها قائمة قانونا ، ويجرى كل هذا حتى لو لم يرد نص فى المعاهدة .

وفى هذا الخصوص نصت معاهدة ١٨٨٨ ، التى وقعها مندوبو الدول فى ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨ بالآستانة ، على مسألة التصديق عليها صراحة فى آخر موادها ، وهى المادة ١٧ ، التى تقرر أن يصدق على المعاهدة الحالية ويتم تبادل التصديقات بالآستانة فى مدة أقصاها شهر أو أقل إن أمكن .

وقد حدد هذا النص مدة وجيزة لتبادل التصديقات ، وتم هذا التبادل فعلا بالآستانة فى ٢٨ ديسمبر ١٨٨٨ ، أى بتجاوز المدة الواردة فى المادة .

الفصل الثالث

تكييف ونقد وإلزامية معاهدة ١٨٨٨

فى الفصل السابق بينا على وجه التفصيل الأحكام التى رتبتها معاهدة ١٨٨٨ لتنظيم مركز قناة السويس . والآن نريد أن نعرف طبيعة الوضع

القانونى الذى وجدت فيه القناة ومركزها الصحيح بين قواعد القانون الدولى العام بمقتضى هذه الأحكام ، و بعد هذا نوضح أوجه النقد التى ترد على المعاهدة ، وأخيراً نبحث قوتها الالزامية أى مدى ارتباط سائر دول العالم بها .

المبحث الأول

تكييف أحكام المعاهدة

إذا استعرضنا النظم والقواعد القائمة فى القانون الدولى فما هو الوصف القانونى الصحيح الذى يمكن أن نعطيه للقناة ونظامها بعد وضع معاهدة ١٨٨٨ ؟

تشعبت الآراء بخصوص هذه المسألة . ويرجع الاختلاف أساساً إلى أن واضعى المعاهدة لم يستهدفوا نظاما معيناً فى القانون الدولى لتطبيقه على قناة السويس . وقد قال بعض الفقهاء إن نظام الحياد هو أقرب النظم للقواعد التى وضعت ، ورأى آخرون أن القناة وضعت فى حالة سلام دائم ، وأوضح غيرهم أنها أصبحت دولية ، والرأى الذى نرجحه أن مجموعة أحكام المعاهدة قد وضعت القناة فى مركز خاص لا يرجع فى أساسه إلى نظام معين قائم فى القانون الدولى . وسنبين هذه الآراء فيما يلى :

(١) نظام الحياد :

تواتر استخدام اصطلاح « الحياد » للتعبير عن مركز قناة السويس . ويختلف مدلول هذا اللفظ فى القانون الدولى تبعاً لظروف الزمان والمكان ، فمثلا فى وقت الحرب توجد بجانب الدول المحاربة دول محايدة بأراضيها ومياهها ، وفى هذه الحالة تختلف طبيعة الحياد فى البر عنها فى البحر ، وفى أوقات السلم توجد دول وضعت فى حالة حياد دائم لاعتبارات خاصة يفرضها مركزها وموقعها ، وغير هذا من أوجه الحياد . فأى وجه منها ينطبق على القناة وفق هذا الرأى ؟ هنا اختلفت آراء أصحاب نظرية القول بأن القناة أصبحت محايدة .

منهم من يقول إن بعض نصوص المعاهدة تفصح عن اتجاه إلى نظام الحياد البرى الخاص بأراضى الدولة المحايدة وقت الحرب ، على أساس أن القناة جزء من الأراضى المصرية . ويضيف البعض إلى نظام الحياد البرى أن برزخ السويس قد حمل بارتفاق مرور ، بدليل أن المعاهدة تبيح المرور على الشواطىء البرية للقناة فى حالة انسدادها لعارض ما .[١]

ويقرر آخرون أن حياد القناة شبيه بحياد المياه الاقليمية المحايدة ، استناداً إلى أن المعاهدة قد أجازت لسفن المحاربين المرور بها على أن لا ترتكب أعمالا عدائية داخل منطقتها ، وهى القاعدة المطبقة بخصوص المياه المذكورة . ويتفرع على هذا قول بأن المعاهدة قد وضعت جزءا من أراضى مصر بمأمن من أعمال الحرب .[٢]

ويقول أوبنهايم إن قناة السويس اعتبرت منذ سنة ١٨٨٨ محايدة حياداً دائماً .[٣] وهذا القول يستهدى نظام الحياد الدائم الذى يتقرر بمعاهدات بين الدول ويسرى فى وقت الحرب ووقت السلم واستجد وضعه فى القانون الدولى بعد أن دعت الضرورات إلى تقريره لبعض مناطق العالم كبلجيكا وسويسرا .

(٢) حالة سلام دائم :

قال ستروب Strup إن كنه النظام الذى قررته معاهدة الآستانة لقناة السويس ليس الحياد بل هو نوع من السلام الدائم .[٤] وقريب من هذا ما قال به جورج سل Jeorges Scelle من أن القناة لم يتقرر حيادها تطبيقا لمعاهدة ١٨٨٨ ، لأن

---

(١) كامان ، Etude sur le régime juridique du Canal de Suez ص ٢٢٢ .

(٢) روسينبول Le Canal de Suez ، ص ٢٠٥ . هالبرج The Suez Canal ص ٢٩٣ . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ١١٠ .

(٣) أوبنهايم International Law ، Oppenheim ، ص ٢٠١ .

(٤) كارل ستروب ، Eléments du Droit International Public ص ٢٠٢ .

المحار بين حق استخدامها دون عائق ، وكذلك لم يتقرر تجريدها عسكريا لأن للحكومتين المصرية والتركية حق اتخاذ التدابير الدفاعية لمنطقتها عند اللزوم والاستعانة عند الضرورة بالدول الأخرى فى بعض الحالات . وانتهى إلى القول بأن القناة أصبحت فى ظل معاهدة ١٨٨٨ « مضمونة garanti » ضد كل الأضرار التى تنشأ عن الحرب .[١] ووجهات النظر هذه أساسها أيضاً فكرة أن المعاهدة قد أبعدت منطقة القناة عن نطاق الحرب ، فلا يجوز أن يرتكب داخلها أى عمل عدائى .

(٣) دولية القناة :

هناك من يقول إن بعض قواعد معاهدة ١٨٨٨ تبين أن القناة أصبحت تخضع ، على الخصوص فى وقت الحرب ، لمبدأ حرية البحار العامة ، بدليل أن هذه المعاهدة قررت حرية المرور للأساطيل الحربية المحاربة ، على وجه المساواة التامة بين جميع الدول بما فيها الدولة صاحبة الإقليم ، وأنه إذا أضيف إلى هذا ما تقرره النصوص الأخرى من تجريد منطقة القناة من الاستعدادات العسكرية ، وتخلى السلطة صاحبة السيادة عن بعض حقوقها عليها ، وما نص عليه من جواز تدخل الدول بصفة مشتركة عند اللزوم فيما يعرض لهذا الطريق ، فإنه يمكن القول بأن القناة قد تقررت دوليتها فأصبحت منشأة عالمية تخص جميع الشعوب.[٢]

(٤) نظام خاص أو نظام « حرية المرور الدائمة » :

الآراء السابقة كلها اجتهادية ، ولم يهضمها أصحابها ، إذ كان الواحد منهم يتلقف اصطلاحا ، مما ورد فى القانون الدولى ، ويصف به حالة القناة فى ظل

---

(١) جورج سل ، Cours de Droit International Public ص ٤٥١ و٤٥٢ .

(٢) فوانيه Foignet ودوپون Dupont ، Manuel Elémentaire de Droit International Public ، ص ٢٨٨ . هرشى Hershey ، The Essentials of International Public Law ، ص ٢١١ .

معاهدة ١٨٨٨ ، ويتلمس فى عجالة ، تأييداً لرأيه ، المدلول الصريح أو حتى الضمنى لهذه المادة أو تلك الفقرة أو العبارة مما ورد فى هذه المعاهدة دون مراعاة باقى النصوص أو هيكل النظام كله كوحدة متماسكة .

وهذه الآراء إما قاصرة أو غير صائبة . فالحياد لم يرد ذكره فى المعاهدة ، بل كان إغفال هـذا التعبير متعمداً من جانب واضعيها ، وعارضه منهم ، صراحة و بشدة ، المندوبون الانجليز . وحتى لو قلنا به رغم هـذا لبعدنا عن الصواب ، مهما كان التكييف الذى يعطى للقناة ذاتها ، فلو اعتبرناها ملحقة بالإقليم البرى التابع لمصر لاقتضى ذلك ، عنـد ما تقف الدولة صاحبـة الاقليم على الحياد فى حرب ما ، تحريم مرور السفن المحاربة بها لأن مرور المحار بين غيرجائز فى الإقليم البرى المحايد ، وهذا يخالف ما نصت عليه المعاهدة من إباحة المرور للمحار بين كما لغيرهم . وقيل ، لتفادى هـذا الاعتراض ، إن برزخ السويس قد حمّل بارتفاق مرور ، ولـكن هـذه أيضا حجة مردودة لأن الارتفاق يجب أن يتقرر صراحة باتفاق ، وهو ما لم يحدث ولم يكن من الأهداف أو الأسس التى بنى عليها واضعو المعاهدة أعمالهم . وقال بعض أنصار فـكرة الحياد إن القناة قد طبق عليها حياد المياه الاقليمية المحايدة ، ولـكن هذه المياه تختلف القواعد الخاصة بها عن القواعد التى قررتها المعاهدة ، خصوصا وأن الدولة المحايدة يجوز أن تمنع المحاربين جميعهم من دخول مياهها الاقليمية ، ولا يجوز ذلك بخصوص القناة تطبيقاً للمعاهدة .

والحياد الدائم والسلام الدائم فـكرتان لم يوضحهما أصحابهما . و إذا كانت الحجة التى أملتهما أن القناة قد أبعدت عن نطاق الأعمال الحربية ، فان هـذا المنع قد أبيح تخطيه فى بعض الحالات ، خصوصا عند اتخاذ تدابير الدفاع عن مصر وتنفيذ أحكام المعاهدة .

وفـكرة الدولية معناها أن القناة نزعت من نطاق سيادة الدولة التى تجرى فى أراضيها ، وأصبحت ملـكا عاما لجميع الدول . وهذا بعيد عن الصواب لأن

هذا الطريق لازال بعد توقيع المعاهدة جزءا من أراضى مصر والدولة العثمانية ، وقد نص بأوضح عبارة على أنه ليس هناك ما يقيد حقوق السلطان والخديو بالنسبة للقناة إلا ما نصت عليه المعاهدة صراحة .

ولصعوبة إيجاد وضع معين فى القانون الدولى يصح أن يرجع له النظام الجديد قال بعض الشراح إن نصوص المعاهدة ومراحل تحضيرها تبين أن هـذا النظام يعد خليطا من قواعد مختلفة أملتها آراء واعتبارات متعددة ، وأن هـذه المعاهدة تعتبر ميثاقاً قائما بذاته أبرمته الدول التى اشتركت فيه لتحقق به الحرية المطلقة للمرور بقناة السويس ، بصرف النظر عن القواعد العامة ومبادىء الحياد فى القانون الدولى . (١)

وهذا اتجاه نؤيده ، ونقرر أن أحكام معاهدة ١٨٨٨ تعتبر فى مجموعها نظاما خاصا أملته المصلحة الأساسية التى قصدت الدول تحقيقها من وراء تقديس مبدأ حرية المرور بقناة السويس ، والتى تتمثل أساسا فى رواج التجارة الدولية وتسهيل حركة النقل البحرى العالمى ، وإن سائر نصوص المعاهدة تدور حول صيانة هذا المبدأ الذى هو الأساس الأول لهذا النظام ، والذى يؤدى لتحقيق هذه المصلحة . ونفس واضعى المعاهدة لم يستهدفوا نصب أعينهم مبادىء القانون الدولى ونظمه ، ولم يلجأوا لها إلا قليلا على سبيل الاهتـداء ، ولـكنهم راعوا وضع نظام يحقق بقدر الإمكان احترام حرية المرور من هذا الطريق للجميع على الدوام .

وعلى ضوء هـذا القول إذا حاولنا الاجتهاد لاستخلاص تعريف يمكن أن نعطيه لهذا النظام الخاص الذى قررته معاهدة ١٨٨٨ لقناة السويس فإن أقرب تعريف هو أن نسميه نظام « حرية المرور الدائمة » ما دامت هذه الحرية هى الهدف الأساسى الذى قصده واضعو المعاهدة المذكورة ، ويعد هذا الهدف بالنسبة لهـا بمثابة العمود الفقرى الذى تنهض عليه باقى نصوصها .

(١) أحمد موسى ، عن قنـاة السويس ، ص ٩٢ . باهون . عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٦ .

المبحث الثانى

نقـد أحكام المعاهدة

كانت معاهدة ١٨٨٨ تعد ، فى الوقت الذى وضعت فيه ، أساساً هاما لتنظيم مركز قناة السويس ، وقررت بعض الأحكام السليمة التى أوحى بها الصالح العام لجميع الشعوب . ومع هذا فهى لم تحقق ، على وجه كامل ، الغرض الذى قصد من وضعها فى البـداية ، وهو وضع تنظيم كامل فعّال لمركز القناة ، فجاءت معيبة فى بعض موادها ، وأغفلت بعض المسائل التي كان يجب أن تنص عليها ، ومرجع هذا إما معارضة بعض الدول أو عدم تنبه واضعى المعاهدة . وسنبين فيما يلى أوجه النقد المختلفة .

أولا — عيوب بعض النصوص :

بعض مواد المعاهدة تجاهلت مصلحة الدولة صاحبة الاقليم ، و بعضها جاءت قاصرة أو جامدة أو ضعيفة أو متناقضة مع بعضها ، على التفصيل الآتى :

(١) تجاهل مصلحة الدولة صاحبة الاقليم :

نصت المادة الأولى من المعاهدة على أن تـكون القناة حرة ومفتوحة فى أوقات الحرب والسلم لسائر السفن التجارية والحربية ، دون أى تمييز لدولة ما . وقضت المادة الرابعة بأنه لا يجوز أن يرتـكب فى منطقة القناة أى عمل عدائى أو عمل يقصد به تعطيل المرور بالقناة ، حتى لو كانت الدولة العثمانية فى حالة حرب . وقررت المادة الحادية عشرة أن التدابير التى تتخذ فى الظروف المذكورة فى المادتين التاسعة والعاشرة من نفس المعاهدة ، ومنها تدابير الدفاع عن مصر ، يجب ألا تعوق حرية المرور . ونصت المادة الثالثة عشرة على احترام حقوق السلطان والخديو ، ولـكنها احتاطت بالقول فى أولها « فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة فى المعاهدة الحالية » .

هـذا كله معناه أن المعاهدة تقرر أن حرية المرور تظل نافذة على الدوام بالنسبة للجميع بصفة مطلقة . وما دامت النصوص قد أوردت هذا الحكم بصفة عامة ولم تستثن منه أى دولة ، فإن هذا مؤداه أن قيام حالة الحرب بين الدولة التى تجرى القناة بأرضها وأى دولة أخرى لا يحرم هذه الأخيرة من حق المرور فى هذه الحالة .

ويؤيد أغلب الشراح وجهة النظر هذه باعتبارها التطبيق الصحيح للمعاهدة .(١) ولـكن البعض يفسر موادها على وجه يحرم الدولة المعادية للدولة صاحبة الاقليم من المرور ، بالقول إن القيد الذى يكون بهـذه الأهمية على سيادة الدولة لا يجوز افتراضه أو قبوله ضمنيا ، وأن المادة ١١ لا يمتد أثرها إلا للدول التى لا تـكون فى حالة حرب مع الدولة صاحبـة الاقليم ، أى أنه يجوز حرمان الدولة المعادية المذكورة من المرور ما دامت نصوص المعاهدة لم تنص صراحة على أن الدولة صاحبة القناة يجب عليها أن تفتح القناة لمرور أعدائها .(٢)

وهذا الرأى الأخير اجتهادى ، صحيح فى النتيجة التى وصل إليها ، وهى ان الدولة صاحبة القناة يمكنها قانونا أن تمنع أعداءها من المرور ، ولـكنه غير صحيح فى التعليل الذى سلـكه للوصول عن طريقه لهذه النتيجة . بالاستناد إلى أن نصوص المعاهدة لا تنفى صراحة هذا المنع ، مع أن النصوص التى ذكرناها وكذلك الأعمال التحضيرية للمعاهدة لا تساعد على قيام هذا التعليل .

والنتيجة المذكورة صحيحة ، ولـكن لا على أساس أن المعاهدة نفسها يسمح تفسيرها بها بل على أساس أن هـذه المعاهدة وإن كانت تقضى بالاذن لسفن الدولة المعادية للدولة صاحبة الإقليم بالمرور من القناة إلا أن هناك من قواعد القانون الدولى ما يعلو على نصوص المعاهدات ويجُبّها عند الخلاف ، وهو ، فى

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٤ . أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٩٣ . يكن Le Canal de Suez , Yeghen ، ص ٩٥ .

(٢) مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، فى اكتوبر سنة ١٩٣٥ ، ص ٨ .

حالتنا ، حق الدفاع عن النفس الذى قدسه القانون المذكور بأن قرر أن الدولة عندما تهدد فى صميم كيانها وإقليمها تصبح فى حالة ضرورة تخولها اتخاذ كل ما يكفل الدفاع عن نفسها ، والتحلل ، عند اللزوم ، من أى التزام ، تكون قد ارتبطت به فى معاهدة أو غيرها ، يؤدى احترامه لعرقلة جهودها فى هذا السبيل . وإذا كانت رفاهية الجنس البشرى وتقدم التجارة الدولية والنقل البحرى كلها أغراض سامية واجبة الرعاية من الجميع ، وبسببها تقرر مبدأ حرية المرور ، إلا أن هذا ليس معناه أن نضحى بكيان الدولة صاحبة القناة ونعرضها للفناء ، فى سبيل تمتع السفن التابعة لأعدائها ، أو السفن التى لا تتبعهم ولكنها تخدمهم ، بحرية المرور فى قلب أراضيها . فلو فرضنا مثلا أن دولة أوربية معادية أنزلت قواتها وباشرت احتلال مركز القصير ، فى ساحل مصر على البحر الأحمر ، تمهيداً للدخول إلى قلب وادى النيل ، فهل يكون من المعقول أن نقرر أن السفن التى تشترك فى هذه المهمة العدائية أو تخدمها تتمتع بحرية المرور بقناة السويس ذهاباً وجيئة بين موانى دولتها وهذا الاقليم المصرى ؟ لا شك أن أبسط البديهيات لا تقر التضحية بكيان دولة وهدم حقها فى الدفاع عن نفسها ، بالشكل الذى تستصوبه ، احتراماً لحرية مرور سفن دولة معادية لها ، أو سفن تخدم أعداءها ، من أراضيها .

هذا فضلا عن أن مرور السفن المعادية للدولة صاحبة الاقليم قد يعرض القناة نفسها للخطر ، إذ يحتمل أن تعمد السفن المذكورة لاغراق نفسها داخل مجراها أو بث الألغام سراً بها أو ارتكاب الأعمال العدائية أثناء مرورها ، بغية تخريب القناة أو منشآتها أو تعطيل المرور بها إضراراً بالدولة صاحبة السيادة عليها وخدمة للأغراض التى تهدف لها الدول التى تكون فى حالة حرب مع الدولة صاحبة القناة .

وكان يجب على واضعى المعاهدة أن يتنبهوا لهذا بالنص صراحة على أن حرية

المرور لا تتمتع بها الدولة التى تكون فى حالة حرب مع الدولة صاحبة القناة ، أو حتى مجرد النص على أنه فى حالة الاعتداء على أراضى مصر تحرم السفن التى تباشر هذا الاعتداء ، أو تخدم القوات القائمة به ، مباشرة أو غير مباشرة ، من المرور بالقناة ، وذلك حتى لا تكون أحكام هذه المعاهدة مخالفة للمبادئ الرئيسية التى قدسها القانون الدولى العام ، والتى تجُبّ أى التزام آخر يتعارض معها .

ولا يخفف من هذا النقد توقيف بعض أحكام المعاهدة فى بعض الحالات التى منها حالة الدفاع عن مصر ، مهما توسع نطاق هذا التوقيف ، ما دامت المادة ١١ قد نصت على أنه حتى فى هذه الحالات يجب احترام حرية المرور بصفة مطلقة ، وهو مايعنى أن يتمتع بالمرور أعداء الدولة صاحبة الاقليم .

(٢) ضيق منطقة القناة :

النطاق الذى حددته المادة الرابعة من المعاهدة للقناة هو مجراها وموانى مدخليها وثلاثة أميال بحرية وراء هذه الموانى .

هذا التحديد قاصر لأنه لضمان سلامة القناة وتنفيذ الأحكام التى قررتها المعاهدة تنفيذاً فعالا ، كان يجب أن تتسع منطقة القناة ، التى تطبق عليها هذه الأحكام ، فتشمل كل منطقة يمكن أن يقع منها تهديد مباشر لهذا الطريق . (١)

والحق أن منطقة الأمان الحقيقية بالنسبة للقناة لا تقتصر على مجراها الصناعى من بورسعيد للسويس ومدخليه ، بل تمتد حتى مشارف البحر الأحمر من الجنوب ، إذ أن المجرى الصالح لمرور السفن بهذا البحر ضيق نسبيا ، ويسهل تهديد القناة من أى نقطة فيه .

والواقع أنه يصعب اعتبار البحر الأحمر كله ضمن منطقة القناة وتطبيق الأحكام الخاصة بها عليه ، تطبيقا تاما ، لعدة اعتبارات سياسية ولأن فى هذا تعريض الاتفاق لمخالفات عديدة ، ولكن كان يجب أن ينص على تحريم

---

(١) كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢٤٤ . روسينيول ، قناة السويس ، ص ٢٠٥ .

ارتكاب أى عمل بهذا البحر يكون القصد منه أو يؤدى بطبيعته لتعطيل المرور بقناة السويس .

وقيل ان المادة الأولى ما دامت قد حرمت حصر القناة فى أى نقطة يتقرر فيها هذا الحصر ، ولو كان فى أقصى جنوب البحر الأحمر ، فإن هذا يعد ضمانا يكفى لإبعاد كل خطر من ناحية هذا البحر .[١] ولكن يجب أن يلاحظ أن القناة يمكن تهديدها بأعمال حربية أخرى لا تعتبر حصرا من الناحية القانونية الفنية ، كتفتيش السفن المتوجهة للقناة والقبض عليها وحتى اغراقها ، دون أن تكون الدولة التى تباشر سفنها هذه الأعمال قد قامت بتوقيع حصر قانونى .

وحددت المنطقة من البحر التى تتاخم مدخلى القناة بثلاثة أميال . وهذه مسافة قليلة لدرجة تجعلها لا جدوى منها فى حماية القناة وموانيها بعد تقدم وسائل القتال واتساع مدى قذائف المدافع وسهولة تهديد الشواطىء من سفن تبعد عنها مسافة أكثر من ثلاثة أميال . ونفس القاعدة الدولية القديمة التى استمد منها واضعو المعاهدة هذا التحديد ، وهى القاعدة التى تحدد عرض المياه الإقليمية بثلاثة أميال ، أصبحت فى الوقت الذى وضعت فيه المعاهدة محل نقد كبير لقصورها وعدم تمشيها مع روح العصر .

وبجانب التخوم المائية هناك التخوم البرية . ولا تشمل منطقة القناة ، كما حددتها المادة الرابعة ، أى جزء من البر الذى يتاخم المجرى المائى . واقتصرت المعاهدة فى هذا الخصوص على النص على صيانة مهمة قناة المياه العذبة ، والمنشآت الخاصة بها وبالقناة البحرية ، وإزالة الأعمال والحشود التى تهدد مجرى القناة .

والحقيقة أن إخضاع منطقة برية بجوار القناة للأحكام التى قررتها المعاهدة فيه حد لسلطة الدولة التى تجرى هذه القناة فى أراضيها ، ولكن فى الوقت الذى كانت فيه مصر تابعة قانونا لتركيا وخاضعة فعلا لبريطانيا ، كان الأفضل ، ضمانا

---

(١) كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢٤٧ و١٠ بعدها .

لسلامة القناة ولمصر نفسها ، أن تمتــد ضمانات المعاهدة للمنطقة البرية التى تتاخم المجرى .[١]

(٣) جمود بعض النصوص :

اقتبست المعاهدة بعض موادها وأحكامها من قواعد القانون الدولى ، ولـكنها أوردتها بشكل جامد لا يتمشى مع التطور .

ومن هذه الأحكام مسألة الثلاثة أميال من مياه البحر التى تتاخم مدخلى القناة وتدخل ضمن منطقتها . وسبق بينا أن هـذا تحديد قاصر لدرجة تجعله لا ينتج الأثر المطلوب .

وهناك الفقرة الأخيرة من المادة الرابعة التى توجب مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين من أحد موانى مدخلى القناة . وهذه قاعدة معمول بهـا فى القانون الدولى ، ولـكن من بعض الظروف وتطور الزمن نتبين بوضوح جمود هذه القاعدة التى يقصد بها أساسا عدم تمـكين إحـدى السفينتين من اللحاق بالأخرى فى المياه الإقليمية حتى لا يقع بينهما قتال بداخلها ، وهو ما يعد اعتداء على حصانة هـذه المياه . فلو كانت السفينة الأولى مثلا من السفن الشراعية أو سفينة ضعيفة لسبب ما لـكانت مدة ٢٤ ساعة غير كافية أحيانا لخروجها آمنة من الميـاه الإقليمية لعرض البحر والإفلات من السفينة الأخرى .[٢] وعلى العكس

---

(١) نظر البعض لمنطقة الأمان البرية للقناة نظرة واسعة ، فقالوا بأنه كان يجب تـكملة النظام الذى قررته معاهدة ١٨٨٨ باعلان استقلال مصر عن تركيا ، واعلانها محايدة حيادا دائما كسويسرا (جودى Godey ، Régime International de la Mer Territoriale ، ص ٤٩) . ولـكن يرد على هذا الحل اعتراضان ، أولهما خروج هذه المسألة عن اختصاص واضعى معاهدة ١٨٨٨ (شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ١١٥) ، وثانيهما أن مصر ، حتى لو كان قد تقرر استقلالها عن تركيا ، قد لا تقبل الخضوع لنظام الحياد الدائم لما فيه من قيد على سيادتها أو حد لحريتها فى كثير من التصرفات والحقوق التى تملـكها كل دولة مستقلة كحق عقد المحالفات العسكرية ودخول الحرب .

(٢) رأت بعض الدول ، فى هــذه الحالة ، مد هذه المدة (كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢١٤) .

إذا كانت السفينة الأولى قوية وحديثة فإنه يكفيها للخروج من المياه الاقليمية أقل من هذه المدة بكثير . وغير هـذا يحدث فى حالة وقوع الحرب بين دولتين بحريتين قويتين أن تمر سفنهما بكثرة عظيمة بالقناة ، يوميا و بسرعة كبيرة ، فلو طبقنا هذه القاعدة فى مثل هـذه الحروب لأدى هذا لتعطيل كبير للمرور وزحم القناة وارتبا كها نتيجة عدم الإذن لسفن إحدى الدولتين بالسفر إلا بعـد ٢٤ ساعة من سفرسفن الدولة الأخرى المعادية دون أن تـكون هناك ضرورة لذلك ، إذ يكفى ، كما قلنا ، مرور ساعات قليلة لضمان خروج السفن المحاربة السريعة من نطاق منطقة القناة ودخولها البحر العام دون أن تتمكن السفن المعادية من اللحاق بها فى هذه المنطقة أو حتى قريبا منها .

ولما كانت المعاهدة قد وضعت لزمن غـير محدود ، فإنه كان الأوفق فى الحالات السابقة أن ينص على إحالة هذه المسائل ، دون تحديد ، على قواعد القانون الدولى ، وهى قواعد فى تطور مستمر ، حسب مقتضيات الزمن ، أو أن تحـدد المدد والمسافات ، إذا أريد تفادى ما قـد يثور من خلافات حول قواعد القانون المذكور ، بشكل مرن ، وفى شىء من التفصيل ، يتمشى مع كل الظروف و يلائم سائر العصور بقدر الإمكان .

(٤) ضعف المراقبة :

كان القصد عند مناقشة مسألة المراقبة فى لجنة ١٨٨٥ أن تؤلف لجنة دائمة من ممثلى الدول ، يكون اختصاصها مراقبة تنفيذ المعاهدة ، ثم انتهى الأمر إلى نص ضعيف هو المادة الثامنة التى فوضت هذه المهمة لممثلى الدول الموقعة المعتمدين بالقاهرة ، وحددت اجتماعاتهم واختصاصاتهم بشكل ضيق لا ينتج الأثر الذى يجب أن يترتب على المراقبة بمعناها الصحيح .

وقد أوجد هذا النص مجرد الفـكرة ، ثم قيدها باشتراطات كفيلة بجعلها غير فعالة الأثر ، بأن نص على ألا تعقـد الاجتماعات إلا فى حالة وقوع ظروف تهدد

سلامة القناة وحرية المرور بها ، وهو مالايقع فى فترات متقاربة ، بل قد تمضى عشرات السنين دون وقوع شىء من هذا . وفى تعليق الرقابة على هذه الظروف ماقد يعرض اجتماعاتها للنسيان ، وهو ما دعا واضعى المعاهدة للنص على أن يعقدممثلو الدول اجتماعات سنوية ذات اختصاص شبه صورى .

واشترط أن توجه الدعوة من ثلاثة من ممثلى الدول . وهذا قيد مقصود ، ما كان له لزوم لو كان القصد أن تكون الرقابة فعالة . وكان يجب ترك الأمر حراً فتعقد الاجتماعات بناء على دعوة واحد من هؤلاء المندوبين أو حتى من أيةسلطة أخرى ترى أن تنبههم لظروف الخطر .

ولم يحدد اختصاص ممثلى الدول بشكل واضح . وكل ماتتمخض عنه اجتماعاتهم هو مجرد تبليغ رأيهم لحكومة مصر . ولايفيد النص أن هذه الحكومة ملزمة باتباع هذا الرأى ، فلها ، حتى بعد العلم به . أن تتخذ التدابير التى تراها هى مناسبة . هذا فضلا عن أن هذه الحكومة كانت ، وقت وضع المعاهدة ، خاضعة خضوعا واقعيا لحكومة لندن ، وهو ما يجعل لهذه الحكومة الأخيرة نصيباً إيجابياً انفراديا كبيراً من هذه الناحية .

واقتصر تمثيل الحكومة المصرية على الاجتماعات الدورية ، وكان الواجب تعميم تمثيلها فى سائر الحالات .

(٥) تناقض بعض المواد :

قررت الفقرة الأولى من المادة الخامسة أنه ، فى وقت الحرب ، لايجوز للدول المتحاربة أن تفرغ أو تشحن ، داخل القناة ومواني مدخليها ، قوات أو ذخائر أو مواد حربية . ونصت الفقرة الأولى من المادة السابعة على ألا تحتفظ الدول بأى مركب حربية داخل مياه القناة ، بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة .

ومن منطوق المادة الخامسة والمباحثات التى دارت بخصوصها فى لجنة باريس ثم بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية تبين أنه يجوز إنزال وشحن القوات

والعتاد داخل منطقة القناة ، مجراها و بحيراتها وموانيها ، ولا يعد هذا محرما إلا فى وقت الحرب و بالنسبة للمحار بين وحدهم [١] . ولما كانت مهمة إنزال وشحن القوات والعتاد مهمة تقوم بها عادة السفن الحر بية ، وهى مهمة يستغرق انجازها مرابطة هذه السفن داخل مياه القناة بعض الوقت زيادة على المدة اللازمة للمرور ، فإن هذا معناه أن للسفن الحر بية التابعة لغير المحار بين أن ترابط داخل مياه القناة مدة تزيد على مايلزم للمرور ، لانجاز مهمة الشحن والتفريغ المذكورة .

وحكم هذه المادة يتعارض مع حكم المادة السابعة التى وردت بعدها والتى يفيد منطوقها والمباحثات التحضيرية الخاصة بها أن مرابطة السفن الحربية داخل مياه القناة ، لمدة تزيد على مايلزم للمرور ، تعتبر محرمة ، فى السلم والحرب ، للمحاربين وغير المحاربين .

وكان يجب تفادى هذا التناقض ، إما بالنص فى المادة الخامسة على تحريم شحن وتفريغ القوات والعتاد داخل القناة وموانيها ، فى كل وقت و بالنسبة للجميع ، وهو ماسبق رأته لجنة باريس ، أو بالنص فى المادة السابعة علي مايفيد جواز المرابطة للمدة التى تلزم لهذه المهمة بالنسبة لغير المحار بين .

ثانيا — سكوت المعاهدة عن بعض المسائل :

لم تحط معاهدة ١٨٨٨ ببعض المسائل التى ترتبط بالنظام الذى قررته للقناة . وكانت هذه المسائل تقوى هذا النظام أو تكمله لو أن النصوص التى وضعت قد شملتها . ويتضح هذا القصور فى النقط الآتية :

(١) إغفال الضمان الدولى الالزامى :[٢]

اعترفت الدول فى معاهدة ١٨٨٨ بحرية استخدام قناة السويس ، ولكنها لم

---

(١) هذا الجواز يخضع طبعا لإرادة الدولة صاحبة القناة ، تطبيقا للقواعد العامة .

(٢) فوشى ، القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٢ . أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٧٨ . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ١١٠ . يكن ، عن =

تضمن هذه الحرية ، ولم تلتزم بحمايتها عند تهديدها . والتزامها الحالى ، فى هـذا الخصوص ، لايزيد عن مجرد التزام أدبى . فلو التجأت تركيا للدول الموقعة على تصريح لندن ، فى حالة الاعتـداء على أحكام المعاهدة ، كما تقضي بذلك المـادة التاسعة ، فان كل دولة من هـذه الدول حرة فى أن تتبع ماتمليه عليها سـياستها الخاصة سواء بالتدخل أو عدمه ، إذ لاتفيد النصوص التزامها به .

وإذا كانت مقدمة المعاهدة قد نص فيها على أن الغرض منها وضع نظام نهائى « يضمن garantir » للجميع حرية استخدام القناة على الدوام ، فان هـذا الاصطلاح قصد به معناه الواسع ، أى مجرد « تحقيق assurer » هذه الحرية .

وتؤيد الأعمال التحضيرية هذا القول ، إذ كان المشروع الفرنسى الذى عرض على لجنة باريس ينص فى مادته الأولى على التزام المتعاهـدين بعدم تعطيل حرية المرور ، وأن « يقوموا من جانبهم بما يكفل احترام ذلك » . ولـكن هذه العبارة الأخيرة ، التى تفيـد التزام الدول بالقيام بمايطلب منهم ، لاقت معارضة شـديدة من جانب مندوبى بريطانيا مما أدى لحذفها وعدم ظهورها فى المشروع النهائى .

ولو كانت الدول قد التزمت صراحة بالتدخل إذا التجأت إليها السلطات صاحبة القناة فى حالة الاعتداء على أحكام المعاهدة ، لـكان هذا من العوامل التى تقوى مفعول النصوص التى وضعت .

(٢) جزاء المخالفة :

بعض المعاهدات تلم بأطراف الموضوع الذى تعالجه إلماما كافيا ، فتنص على نوع من الجزاء أو الحرمان يوقع على من يخالف أحكامها من أطراف التعاهد ، وتبين كذلك الجهة التى يحتكم إليها وطريقة الاحتكام فى حالة الخلاف على تطبيقها .

= قناة السويس والقنوات العامة ، ص ١١١ . بنو Benno ، La Situation Internationale du Canal de Suez ص ١٣٧ .

أمثال هذه المسائل سكتت عنها معاهدة القناة ، فلم تبين مثلا طريقة حل الخلاف الذى يثور بخصوص صفة سفينة معينة ، هل هي حربية ، وبالتالى تخضع للشروط الموضوعة للسفن الحربية ، أو هل هى تجارية لاتخضع لهذه الشروط . وكذلك لم تنص على جزاء معين فى حالة مخالفة نصوصها صراحة .

وفى مثل هذه المسائل يجب الرجوع للقواعد العامة مادامت المعاهدة لم تضع لها نصوصاً خاصة . ويجوز عرض كل خلاف على الهيئات التى تكون الدول قد اتفقت على إقامتها لحل المشاكل الدولية .

(٣) مرابطة السفن التجارية :

نظمت المعاهدة مرور السفن الحربية ، خصوصاً التابعة للمحاربين ، وقيدته بعدة شروط . وأغلب هذه الشروط لاتخضع لها السفن التجارية ، خصوصاً ماتعلق بالمرابطة ، إذ منعت السفن الحربية من المرابطة داخل القناة ، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم ، وحددت مرابطتها بموانى مدخليها بمركبين على الأكثر لكل دولة من الدول غير المحاربة وحدها .

من هذا نتبين أن المعاهدة لم تقيد مرابطة السفن التجارية داخل القناة وبحيراتها وموانيها ، وهو مايفيد ضمنا أن لها أن ترابط فى هذه الأماكن لأى مدة وبأى عدد . وقد روعى فى عدم تقييد مرابطتها أنها سفن مسالمة ، ولايترتب على وجودها تعريض القناة للخطر لأنها لاتتمكن من ارتكاب الأعمال العدائية عند ماتدخل الدولة التى تتبعها فى حالة حرب ، بعكس الحال بالنسبة للسفن الحربية .

ولكن قد يحدث فى الحروب أن تلجأ السفن التجارية التابعة لإحدى الدول المحاربة إلى مياه القناة هربا من القبض عليها فى عرض البحر ، وترابط بها لأى مدة حتى لو كان لنهاية الحرب . وفى هذه الحالة تتعرض القناة لزحمها بهذه السفن بشكل يعطل المرور ، بل وقد تجر هذه المرابطة إلى وقوع كثير من أعمال

التحرش التى تقوم بها السفن المعادية و بحارتها فى منطقة القناة ، والتى قد تنقلب إلى قتال وأعمال حربية تهدد سلامة هذا الطريق ، وهو الأمر الذى حرمته المعاهدة . هذا فضلا عن أنه أصبح من السهل تحويل السفن التجارية فى مدة وجيزة إلى سفن حربية .

ولم تبين المعاهدة الحل الذى يتبع لتفادى هـذه الإشكالات التى يجر إليها إغفال تنظيم مرابطة السفن التجارية .

(٤) تنظيم علاقة الدول بشركة القناة :

المرور بطريق السويس تديره شركة بمقتضى لوائح تقررت بينها و بين السلطات المحلية . وقد أشير لهذه اللوائح ضمنا فى مقدمة المعاهدة ومادتها الرابعة . ولكن هذا المرور من شأنه أن يوجد صلات مستمرة بين الشركة والدول التى تتبعها السفن المارة ، ويحتمل كثيرا بسبب استدامة هذه العلاقات حدوث منازعات بين هاتين الجهتين لا تتـداركها لوائح الشركة . وكان يجب أن تشمل المعاهدة نصا ينظم هـذه الصلات ولو بصفة عامة ، لأن فى هذا ما يقوى أمان المرور وحريته وانتظامه [(١)].

المبحث الثالث

الالتزام بالمعاهدة

معاهدة ١٨٨٨ وضعتها ووقعتها تسع دول ، فهل هذه الدول التسع هى وحدها التى تلتزم بمراعاة أحكامها وتستفيد من مزاياها ، أو بمعنى آخر هل هذه المعاهدة

---

(١) هناك مسألة من هذا النوع أثارت كثيرا من البحث ، وهى مسألة تعويض الاضرار التى قد تسببها السفن للقناة أو ملحقاتها . وقد رأت لجنة باريس سنة ١٨٨٥ أن هذه مسألة تتعلق بالقانون الخاص ولا محل لوضعها فى معاهدة دولية . والحق أنه لا داعى للنص بصفة خاصة فى المعاهدة على مسألة التعويضات . وتغنى عن هذا ، لحد ما ، المادة الثالثة التى تلزم الدول المتعاقدة باحترام منشآت ومواد القناة البحرية والقناة العذبة (كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢٦٥) . وكان الأفضل كما قلنا أن يرد نص ينظم العلاقات بين الشركة والدول بصفة عامة .

تعد نافذة المفعول فى مواجهة هذه الدول وحدها ، أم ان نفاذها يمتد إلى أوسع من هذا النطاق فتسرى فى مواجهة دول أخرى ليست طرفاً فيها .

القاعدة التقليدية ان المعاهدات لاتلزم أساساً إلا اطرافها ، حكمها فى ذلك حكم العقود بين الأفراد . وهـذا لا يمنع أن تستفيد دولة أخرى من معاهدة لم تشترك فيها ولـكن هـذه الاستفادة لا تمتد لدرجة أن يكون لها الحق فى أن تطلب من الدول المتعاهدة تنفيذ نصوص المعاهدة التى فى صالحها ، كما أن هـذه الدولة ذاتها لا يمكن الزامها بأحكام المعاهدة رغم استفادتها منها .

هذه القاعدة أصبحت غير مقبولة إلا فى نطاق ضيق قاصر على المعاهدات الخاصة التى تعقد بين عدد محدود من الدول ، لتنظيم مسائل خاصة لا تهم إلا هذه الدول وحدها . ولـكن هناك معاهدات تنظم مسائل عامة تهم الأسرة الدولية فى مجموعها ، كمسائل الحرب والحياد والثقافة والصحة والمواصلات الدولية ، وترد نصوص هذه المعاهدات عامة بحيث تقرر مزايا يحق لجميع الشعوب التمتع بها ، ويغلب أن يشترك فى وضعها عـدد كبير من الدول ، الـكبرى والصغرى ، يجعلها تـكتسب ، بعددها وصفاتها ، نوعا من النيابة عن الأسرة الدولية أو نوعا من الاختصاص التشريعى فيما بين الدول ، الأمر الذى يعترف لها به ، لحد ما ، القانون الدولى لتمـكينها من تنظيم المسائل التى تهم العالم أجمع.[١] وقد أقر فقهاء القانون الدولى اعتبار أحكام أمثال هذه المعاهدات ملحقة بقواعد هذا القانون ، وسموها المعاهدات التشريعية أو التنظيمية traités réglementaires أو المعاهدات المنشئة لقواعد قانونية traités constitutifs ، ولها بهـذه الصفة قوة الزامية أو قوة نفاذ تجعلها سارية فى مواجهة جميـع الدول الأعضاء فى الأسرة الدولية ، والتى تهمها المسـائل التى تنظمها هـذه المعاهدات وتستفيد من الأحكام التى تتقرر فيها .[٢]

---

(١) جرت العادة فى أمثال هذه المعاهدات على إبقائها مفتوحة لانضمام الدول الأخرى .

(٢) جورج سل، Cours de Droit International Public، ص ٦٢٢ —

هذه هي خلاصة القواعد العامة التي أصبحت مقبولة لدى جمهرة فقهاء القانون الدولي ، فاذا أردنا الحكم على معاهدة ١٨٨٨ على ضوء هذه القواعد لتبينا أن هذه المعاهدة تعد خير مثال للمعاهدات التنظيمية التي تسري بصفة عامة في مواجهة الجميع ، للاسباب والاعتبارات الآتية :

(١) في الوقت الذي وضعت فيه هذه المعاهدة كانت الشئون العالمية تنظمها الدول الكبرى في مؤتمرات أو ما أشبه ، ولهذا كانت المعاهدات التي تعقدها هذه الدول بخصوص المسائل العامة تدخل في نطاق القانون الدولي وتصبح جزءا منه تحترمه سائر الدول التي تعمل بهذا القانون . ولما كانت معاهدة القناة وضعت بقصد تسهيل المرور وانتشار التجارة الدولية ، واشتركت في وضعها الدول الأوربية الست الكبرى صاحبة الكلمة المسموعة وقتذاك في شئون العالم ، ومعها تركيا وهولندا وأسبانيا ، فانها تعتبر سارية في مواجهة جميع الشعوب التي أقرت مجموعة مبادىء القانون الدولي العام الحديث . [١]

ويقرر البعض أن هذه الحجة تعد مقبولة ، لحد ما ، بالنسبة للدول الأوربية

= وما بعدها (مثل هذا الفقيه للمعاهدات التي من هذا النوع بالمعاهدات الخاصة بتنظيم مركز المضايق التركية والقنوات والأنهار الدولية ، واشترط لعمومية نفاذ هذه المعاهدات ألا تقرر من القواعد ما يتجافى مع مبادىء القانون الدولي) . فوشي ، في القانون الدولي العام ، ص ٣٣٢ من قسم ٢ وص ٣٥٦ وما بعدها من قسم ٣ من الجزء الثاني (مثل فوشي للنصوص الملزمة للجميع في المعاهدات العامة بالمادة ٣٨٠ من معاهدة فرساى في ٢٨ يونية ١٩١٩ ، التي تقرر أن تكون حرية المرور بقناة كييل عامة للجميع بحيث يحق للدول الأخرى التي لم تشترك في هذه المعاهدة أن تطلب هذا الحق لسفنها الحربية والتجارية) . أو بنهايم ، القانون الدولي ، ص ٧٢٤ وما بعدها من جزء ١ (مثل أوبنهايم لهذه المعاهدات بمعاهدة ١٩٠١ المعقودة بين بريطانيا والولايات المتحدة ومعاهدة ١٩٠٣ بين الولايات المتحدة وبنما ، التي تنص كل منهما على حرية المرور بقناة بنما ، وكذلك معاهدة ١٨٨١ بين الأرجنتين وشيلي التي تنص على أن يكون مضيق ماجلان مفتوحا لمرور سفن جميع الدول) . بونفيس Bonfils ، Manuel de Droit International Public ، ص ٤٦٣ وما بعدها .

(١) كامان ، دراسة نظام قناة السويس ، ص ٢٤٠ .

التى لم توقع المعاهدة ، ولـكنها وحدها يصعب قبولها بالنسبة للدول غير الأوربية.(١)
وينـكر آخرون هذه الحجة ، ويـكتفون بالقول بأن معاهدة ١٨٨٨ تلزم الدول الأوربية التى لم توقعها لاعلى أساس أن هذه الدول ملزمة بما تقرره الدول الـكبرى بل على أساس فـكرة القبول الضمنى ، وأما بالنسبة للدول غير الأوربية، خصوصا الآسيوية والافريقية ، يصعب القول إنها قبلت هذه المعاهدة أو تقبلها بهـذا الشكل الضمنى ، خصوصا وأن حرية المرور بقناة السويس تضرها أكثر مما تنفعها لأنها تسهل مرور الدول الاستعمارية التى تسعى لاخضاعها .(٢)

والحق أن هذه اعتراضات ضعيفة مادامت المعاهدات التى تعقـدها الدول الـكبرى تهدف لانتشار المدنية واسعاد الانسانية . وإذا اتخذت احـدى الدول أمثال هذه المعاهدات ذريعة لخدمة مصالحها الخاصة وقهر غيرها من الشعوب فان وزر هذا لاتتحمله المعاهدة التى قصد بها الخير العام ، بل تتحمله الدولة التى تحايلت على هذا القصد العام وجعلته وسيلة لفائدتها هى والاضرار بغيرها .

(٢) إن قناة السويس من بدايتها مشروع قصد به فائدة الجنس البشرى والتجارة العالمية . ونص فى الامتيازات الأولى الصادرة بخصوصها أن تـكون الملاحة بها عامة دون تفضيل دولة على أخرى . وكل تنظيم يوضع لها ،خصوصا بين الدول الـكبرى ، يجب أن يـكون ذا أثر عام ، حتى يحقق الغرض منه .

(٣) راعى واضعو معاهدة ١٨٨٨ دولية القناة وعمومية المهمة التى تؤديها ، فوضعوا نصب أعينهم تقرير القواعد الـكفيلة بسلامتها وحرية المرور بها للجميع دون نظر لفائدة دولة دون أخرى ، ودون تمييز للدول الموقعة على الدول غير الموقعة . ولم تخصص الدول التى مهدت للمعاهدة من موقعيها ، وهى التى وقعت تصريح لندن

---

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٢
(٢) مقال دسبانييه Despagnet عن Le Conflit entre l'Italie et l'Abyssinie ، منشور فى مجلة Revue Générale de Droit International Public ، جزء ٤ ، باريس ١٨٩٧ ، ص ٥٦ .

عام ١٨٨٥ ، إلا فى حالة العمل على تنفيذ أحكامها والتجاء تركيا لها إذا أعوزتها الوسائل المؤدية لذلك . وهذا التمييز يتعلق بتنفيذ هذه المعاهدة ، ولكن الفائدة التى تترتب على هذا التنفيذ عامة يتمتع بها الجميع دون تفرقة .

(٤) نصت المعاهدة على أن تكون قناة السويس حرة ومفتوحة لمرور جميع السفن التابعة لجميع الشعوب فى جميع الأوقات . وأوردت عدة التزامات الغرض منها ضمان سلامة هذه القناة والسفن المارة بها حتى تتحقق حرية المرور على أكمل وجه . وهذه الأحكام كلها قيودٌ على الحقوق التى تقررها القواعد العامة للدولة صاحبة السيادة على منطقة القناة ولغيرها من الدول ، خصوصا الحقوق الحربية . ومقتضى العدل والمنطق أن الدولة التى تستفيد من حرية المرور وتتمتع سفنها بضماناته ، يجب أن تخضع بدورها لنفس هذه الضمانات والقيود .

(٥) تطبيقا لما جرت عليه العادة من ترك المعاهدات العامة مفتوحة لانضمام الدول الاخرى ، وتأييدا للفائدة العامة التى هدف إليها واضعو معاهدة ١٨٨٨ ، نص فى المادة السادسة عشرة منها على التزام الدول المتعاهدة بتبليغها للدول الاخرى التى لم تشترك فى وضعها ، ودعوتها للانضمام اليها . وهذا حتى تكتسب عموميتها مظهرا رسميا أوسع بقدر الامكان .

(٦) صادفت معاهدة ١٨٨٨ قبولا عاما لدى جميع الدول التى رأت فيها ضمانا لابأس به لمرور سفنها بحرية فى قناة السويس ، وبهذا تكون الدول التي لم توقعها قد أظهرت قبولها الضمنى لاحكامها واستعدادها للتقيّد بنصوصها نظير استفادة سفنها من مزاياها .

(٧) إذا قلنا بأن معاهدة ١٨٨٨ لاتلزم إلا أطرافها فان هذا يعرّض منطقة القناة لتضارب كبير بين أحكام هذه المعاهدة والقواعد العامة ، ويظهر هذا التضارب بوضوح فى حالة وقوع حرب بين دولة موقعة عليها ودولة أجنبية عنها ، خصوصاً إذا كانت هذه الدولة الموقعة هى الدولة صاحبة السيادة على القناة ، إذ سيكون للدولة

الأخرى فى هذه الحالة الأخيرة أن تباشر فى هذه المنطقة سائر الحقوق الحربية التى تملكها بمقتضى القواعد العامة، من قتال وهجوم وحصر وتفتيش وماإلى ذلك ، الأمر الذى تحرمه المعاهدة . ومن هنا نتبين أن الضرورات العملية تحتم القول بأن أحكام هذه المعاهدة واجبة الاحترام بصفة عامة من جانب الجميع (١) .

استدراك :

مع كل هذه الأسباب التى وُضحت والتى تؤيد التزام سائر الدول بأحكام المعاهدة ، يجب التنبه إلى أن أية دولة غير موقعة عليها ، وتكون قد بقيت بعيدة عن التقيد بأحكامها أو الاستفادة منها بشكل متواتر ولم تصدر عنها تصرفات تفيد سبق قبولها لها قبولا ضمنياً ملموساً ، وتكون قد وجدتها فى غير صالحها أو لاترى الالتزام بها ، يجوز لها قانونا أن تعلن أو تتصرف بشكل يفيد أنها لاتعتبر نفسها ملزمة بها . وفى هذه الحالة لايحتج بهذه المعاهدة فى مواجهتها ، وفى مقابل ذلك لاتستفيد من المزايا التى قررتها ، وتعامل كما لو كانت المعاهدة غير موجودة ، ويكون للدولة صاحبة القناة ، الموكول إليها تنفيذ المعاهدة ، حرية التصرف المطلقة حيال سفن الدولة المذكورة ، وتعاملها بالشكل الذى تراه ، كأن تمنعها من المرور أو تأذن لها به بالشروط التى تراها ، فى حدود القواعد العامة فى القانون الدولى ، بغير التقيد بأحكام هذه المعاهدة .

والحقيقة أن هذا فى غير صالح الدولة المذكورة إذ أنها ستفقد مزايا كبيرة تعطيها إياها المعاهدة لوقبلت هى الخضوع لأحكامها ، هذا فضلا عن أن القواعد العامة فى القانون الدولى ليست مقررة بصدد القنوات بشكل قديفيد هذه الدولة لوقبلتها عوضاً عن معاهدة ١٨٨٨ ، الأمر الذى يحتم عليها قبول الخضوع لأحكام هذه المعاهدة .

---

(١) لاينفى عمومية الالتزام بالمعاهدة أن ترد كثيرا فى موادها عبارة « تلتزم الدول المتعاهدة » ، إذ جرى العرف فى المعاهدات أن ينص على التزام أطرافها بأحكامها ، وهذا من قبيل التخصيص من التعميم ، ولا يفيد ضمنا عكس مدلوله ، أى لايفيد ضمنا قصر الالتزام بها على هذه الدول وحدها .

الباب الثالث

مركز القناة بعد معاهدة ١٨٨٨

درسنا فى الباب السابق معاهدة ١٨٨٨ . وندرس فى هذا الباب التطورات التى لابست مركز القناة وتطبيق هذه المعاهدة منذ صدورها لليوم . وقد جدت فى هذه الفترة ظروف و تقلبات ومواثيق أثرت لحد كبير على نفاذ المعاهدة المذكورة ، وعرّضت الكثير من نصوصها للتوقيف أو التعطيل ، مما استتبع خضوع قناة السويس فعلا وقانونا ، لعدة عوامل لا بد للباحث من الإلمام بها حتى يصل للمركز الدولى الحقيقى الذى أضفته الأيام على هذا الطريق . وننبه من الآن إلى أن هذا المركز ظل يخضع على الدوام بصفة أساسية من الناحية القانونية لأحكام معاهدة ١٨٨٨ .

والعوامل البارزة التى لابست مركز القناة وتطبيق معاهدتها هى التحفظ الذى قدمته بريطانيا على نفاذ المعاهدة ، والحروب التى قامت فى أوائل القرن العشرين ، وأخصها الحرب الكبرى ، ثم المواثيق التى أعقبتها وهى معاهدات السلام وميثاق عصبة الأمم ، ويأتى دور المنازعات والمفاوضات بين مصر وانجلترا ، والتى كان حق الدفاع عن القناة من نقطها الأساسية ، حتى عقدت معاهدة ١٩٣٦ بين البلدين ، وجاءت فى النهاية الحرب العالمية وأعقبها ميثاق الأمم المتحدة وتجدد النزاع بين مصر و بريطانيا . وسنبحث هذا كله فى الفصول الآتية :

الفصل الأول

التحفظ البريطانى على معاهدة ١٨٨٨

احتلت انجلترا الأراضى المصرية عام ١٨٨٢ ، وبهذا أشرفت فعلا على قناة

السويس من الناحية الدولية . ولما جاءت الأبحاث الخاصة بمعاهدة ١٨٨٨ ، فى السنوات التالية لهذا الاحتلال ، رأت بريطانيا فى بعض المواد التى رئى تقريرها ما يقيد سلطتها على القناة ، فتقدمت ، للحيلولة دون هذا التقييد ، بتحفظ ندرس فى المباحث التالية تاريخه ومدلوله وتطبيقه وأخيرا التنازل عنه بمقتضى الوفاق الفرنسى الإنجليزى سنة ١٩٠٤ :

المبحث الأول

تاريخ التحفظ

عرضت اللجنة الفرعية بباريس سنة ١٨٨٥ نتيجة أعمالها وأبحاثها ، بخصوص وضع مشروع معاهدة لتنظيم مركز القناة ، على اللجنة العامة بجلستها فى ٤ يونية ، بتقرير قدمه رئيسها واشار فى نهايته إلى ان هذه اللجنة الفرعية قامت بمهمتها دون أن تدخل فى اعتبارها الحالة الاستثنائية الموجودة فيها مصر .(١) ومعنى هذا أن اللجنة لم تتقيد بالاحتلال الانجليزى بل وضعت من القواعد ما قد يتعارض مع مقتضياته ، وراعت فقط ان المطلوب وضع مشروع معاهدة ينظم مركز قناة السويس بصفة دائمة باعتبارها تهم العالم أجمع ، دون عبرة بالمصالح الخاصة المؤقتة لبعض الدول .

وقد تنبهت بريطانيا لهذا الموضوع وخشيت أن تعرقل المعاهدة سلطاتها ونفوذها بمصر ، فأبلغت حكومتها مندوبيها بلجنة باريس رسالة مؤرخة ٦ يونية ١٨٨٥ تقول فيها : « يجب أن يكون مفهوما بصفة تامة أن المشروع المقترح يعد فى نظر حكومة صاحبة الجلالة (البريطانية) بيانا للتدابير التى تقبلها الدول فيما بينها لتنظيم مركز القناة بصفة دائمة ، ولكن لاتعد هذه التدابير واجبة التطبيق بشكل يعرقل حقوق القوات البريطانية ، التى تحتل مصر ، أو يعطل حريتها فى العمل الذى لاغنى عنه لتقوم بمهمتها على وجه فعال ، فى

---

(١) مجموعة وثائق لجنة باريس عام ١٨٨٥ ، ص ١٦٥ .

الظروف الخاصة والمؤقتة القائمة الآن» (١) .

وأشار مندوبو بريطانيا بجلسة اللجنة العامة فى ١٣ يونية ١٨٨٥ إلى ماسبق قرره رئيس اللجنة الفرعية ، وقدموا باسم حكومتهم مشروع معاهدة أردفوه بالتحفظ الآتى :

« يرى مندوبو بريطانيا العظمي ، وهم يقدمون نص معاهدة كنظام نهائى يراد به ضمان حرية استخدام قناة السويس ، أن من واجبهم تقديم تحفظ عام على تطبيق هذه النصوص فيما إذا تعارضت مع الحالة المؤقتة والاستثنائية التى توجد بها مصر الآن ، وإذا كان من شأنها عرقلة حرية حكومتهم فى العمل أثناء احتلال مصر بقوات صاحبة الجلالة البريطانية » . (٢)

وقد سجلت اللجنة العامة هذا التحفظ فى محضر جلستها المذكورة ، وحولت الابحاث والمشاريع الخاصة بالمعاهدة برمتها إلى أيدى الحكومات كما سبق بينا .
ولما آذن الاتفاق أن يتم بين الحكومتين الانجليزية والفرنسية وجهت الأولى فى ٢١ أكتوبر ١٨٨٧ رسالة إلى ممثلها بباريس ، كررت فيها التحفظ الذى سبق أبداه مندوبوها بلجنة ١٨٨٥ ، وطلبت منه احاطة الحكومة الفرنسية بأن الحكومة البريطانية ، مع موافقتها على مشروع المعاهدة بعد تسوية نقط الخلاف ، تتمسك بالتحفظ المذكور (٣) .

ولما قامت الحكومة الفرنسية بتبليغ وثائق مشروع المعاهدة والأبحاث التى دارت بخصوصها ، ومنها التحفظ البريطانى ، للحكومات الأخرى ، التي اشتركت فى وضع المشروع ، قوبل هذا التحفظ من جانب بعضها بحذر ، وأثارت الحكومة الهولندية بصدده عدة استفسارات ، أخصها موقف الدول المختصة منه ، أى حقوقها

---

(١) مقال دافريل عن المفاوضات الخاصة بقناة السويس ، منشور فى Revue D'Histoire Diplomatique ، السنة الثانية ، ١٨٨٨ ، ص ١٦٤ .

(٢) وثائق لجنة باريس عام ١٨٨٥ ، ص ٢١٢ . مذكرة مندوبى مصر بمؤتمر لوزان عن قناة السويس ، ص ٦ . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٣ .

(٣) دى فريسينيه ، La Question D'Egypte ، ص ٣٥٣ .

وواجباتها طول الوقت الذى يظل فيه هذا التحفظ نافذاً ، فردت عليها الحكومة الفرنسية فى ٢٠ نوفمبر ١٨٨٧ بأن « هذا التحفظ يطبق على مشروع الاتفاق الحالى ، وأنه مع عدم الاعتراض عليه تدرك الحكومة الفرنسية أنه وفقا للمبدأ الذى يعترف بالمساواة بين الدول فى حقوقها والتزاماتها بخصوص قناة السويس ، سيكون للجميع طبعا حق الاستفادة من التحفظات الموضوعة طالما كانت الظروف تقتضى قيامها » . وقد بينت حكومة باريس وجهة نظرها هذه التى تتضمن قبولها للتحفظ السابق وتمتع الدول الأخرى أيضا به فى رسالة وجهتها للحكومة البريطانية فى ١٨ نوفمبر ١٨٨٧ (١) .

وبهذا الشكل لازم التحفظ المذكور معاهدة ١٨٨٨ فى مراحل تحضيرها إلى أن تم التوقيع عليها وأصبح ملحقاً بها بعد أن قبلته الدول التى وقعتها .

المبحث الثانى

مدلول التحفظ

ماذا يفهم من هذا التحفظ ، وما مدى أثره على أحكام معاهدة ١٨٨٨ ؟

للاجابة على هذا السؤال يجب أن نذكر أن انجلترا أرادت أن تساهم مع الدول فى وضع نظام دولى نهائى تسير عليه الملاحة بقناة السويس بشكل يحقق المصلحة العامة للجميع ، وأرادت من ناحية أخرى أن تضمن عدم عرقلة حريتها فى التصرف بالشكل الذى يقتضيه احتلالها للأراضى المصرية طالما كان هذا الاحتلال قائماً ، ولهذا قدمت تحفظها المذكور الذى يبين فى عباراته هذين الغرضين .

ومعنى هذا أن معاهدة ١٨٨٨ قائمة ونافذة قانونا ، ويجب على انجلترا ، كغيرها من الدول ، أن تحترم نصوصها ، ولكن لها بمقتضى تحفظها أن تتحلل من هذه النصوص كلها أو بعضها ، إذا كان تطبيقها يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر ويعطل حريتها فى العمل فى فترة قيام هذه الحالة الاستثنائية .

---

(١) كامان ، Etude sur le régime juridique du Canal de Suez ص ١٧١ وما بعدها . شارل رو ، برزخ وقناة السويس ، جزء ٢ ، ص ٣٩٩ .

وقد وصفت عبارات التحفظ الحالة القائمة بمصر ، وهى التى اقتضته ، بأنها حالة « مؤقتة واستثنائية » ، وهذا معناه أن هذا التحفظ مؤقت ويزول بمجرد زوال السبب الذى دعا إليه وهو احتلال مصر بالقوات البريطانية ، ومعناه أيضاً أن هذا وضع استثنائى والاستثناء محدود بالضرورة التى استلزمته ، أى طالما أن التحلل من نص من نصوص المعاهدة لاتستلزمه مقتضيات الاحتلال المذكور فان انجلترا يجب عليها أن تحترم هذا النص . ولكن هذه الضرورة ليست محدودة بالدرجة التى لاتبيح للحكومة البريطانية أن تتحلل من نص من نصوص المعاهدة يصطدم مع أحد تدابيرها إلا إذا كانت لاتجد وسيلة أخرى تضمن نفاذ هذا التدبير وسريان النص فى وقت واحد ، بل لها أن تتجاوز عن النص بمجرد تعارضه مع هذا التدبير حتى لو كان في إمكانها إيجاد وسائل أخرى تحققه ولاتؤدى لتوقيف النص ، إذ تضمن التحفظ أن نصوص المعاهدة لاتعوق « حرية » الحكومة البريطانية فى العمل وفق مايقتضيه احتلالها لمصر ، فلو كانت قواتها ترابط مثلا على شواطىء القناة كان لها حرية القيام بخدمة هذه القوات ، كإنزال وشحن العتاد والقوات وجعل سفنها الحربية ترابط فى المراسى الداخلية بالقناة وتقيم التحصينات وغير ذلك من التدابير التى يستدعيها وجود هذه القوات فى هذه المنطقة ، والتى يعد تنفيذها توقيفا لبعض نصوص المعاهدة التى لاتجيز هذه الأعمال ، ولاتعد هذه التدابير تجاوزاً للتحفظ حتى وإن كان فى إمكان بريطانيا تنفيذ بعضها ، كإنزال وشحن القوات ، عن طريق آخر غير القناة كالاسكندرية مثلا بحيث لاتمس نصوص المعاهدة .

من هذا كله نفهم أن تحفظ بريطانيا له أثر محدود على نفاذ معاهدة ١٨٨٨ . ولكن هناك من يقول إن هذا التحفظ يؤدى . طول مدة سريانه ، لتوقيف نفاذ المعاهدة برمتها [١] . ويفسر آخرون هــــذا التحفظ بأن انجلترا قد أوقفت به ارتباطها بالمعاهدة لحين انتهاء الاحتلال البريطانى لمصر [٢] . وهذه وجهات نظر

---

(١) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢٧٢ . (هالبرج ، The Suez Canal ، ص ٢٩٩ .

(٢) بيار ، Le Canal Interocéanique ، ص ١١٢ .

لايساعد على قيامها نص التحفظ وعباراته ، وإن كان يؤيدها لحد كبير التصريح الذى ألقـاه كيرزون ، وكيل وزارة الخارجية البريطانية ، فى ١٢ يولية ١٨٩٨ ، أمام مجلس العموم ، وقال فيه « إن المعاهدة قائمة بالتأكيد ، ولـكنها لم تدخل دور التنفيذ العملى بسبب التحفظات التى قدمتهاحكومة جلالةالملكة » . وفى ٢٥ فبراير ١٩٠٤ أثيرت المسألة مرة أخرى بمجلس العموم ، وقرر وكيل الخارجية أن المعاهدة غير نافذة طالما أن الدول الموقعةعليها لم تتخذ بعدتقديم التحفظ البريطانى الخطوات التى تجعلها تدخل دور التطبيق (١) .

وهذه التصريحات الأخيرة مع غموضها تبعد كثيراً عن المدلول الصحيح لعبارات التحفظ الأصلى ، وهو الذى يقيـد الدول التى قبلته دون سواه ، والذى يقول إنه يسرى على تطبيق نصوص المعاهدة « إذا تعارضت » مع الحالة المؤقتة والاستثنائية القائمة بمصر و « إذا كان من شأنها » عرقلة حرية الحـكومة البريطانية فى العمل أثناء قيام الاحتلال ، أى أن المعاهدة قائمة ونافـذة بجميع نصوصها إلا ماتعارض منها مع التصرفات التى يقتضيها الاحتلال الانجليزى لمصر والتى تمسكت الحـكومة البريطانية بحريتها فى اتخاذها طالما كان هذا الاحتلال قائماً .

وقد رأينا أن الدول الأخرى الموقعة على المعاهـدة تقرر لهـا ، تطبيقـا لمبدأ المساواة ، حق الاستفادةمن التحفظ الذى قدمته بريطانيا لمصلحتها . ولـكن الواقع أن هذا الاستدراك لمصلحة الدول الأخرى ليس له نتيجة عملية ، إلا إذا جارينا الرأى الذى يقول إن التحفظ يؤدى لعدم دخول المعاهـدة برمتها دور التنفيذ ، بالنسبة لانجلترا بمقتضى تحفظها و بالنسبة للدول الأخرى بمقتضى قبول مساواتها مع انجلترا فى التمتع بآثار هذا التحفظ . ولـكنا بينا أن المعاهدة اعتبرت قائمة ونافذة بمجرد اتمام إجراءات التوقيع والتصديق عليها ، وأن كل ما للتحفظ من أثر هو إجازة تحلل انجلترا من أحكام النصوص التى تعوق حريتها فى التصرف تطبيقا

(١) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٢٩٨ . فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٤ .

لسلطاتها التى تترتب على احتلال قواتها للأراضى المصرية . وهنا لا يكون للدول ميزة من التمتع بالمثل بآثار التحفظ لأنها لاتملك مثل هذا الاحتلال ولاتتمتع بمثل المركز الذى يترتب عليه وحده استفادة انجلترا عمليا من التحفظ .

ومع هذا فقد تعمد انجلترا لتوسيع استفادتها من التحفظ فتوقف بعض نصوص المعاهدة بصفة مستمرة واضحة ، وهنا يظهر أثر تمسك الدول الأخرى بالمعاملة بالمثل إذ ستكون هى الأخرى فى حل من الخضوع لحكم النص الذى توقفه انجلترا بهذا الشكل .

ويلاحظ أنه فى حالة توقيف نص من نصوص المعاهدة يكون الموقف كما لو كان هذا النص غير موجود وتسير الأمور ، بالنسبة للنقطة التى يعالجها ، كما كانت تسير قبل عقد المعاهدة .

المبحث الثالث

تطبيق التحفظ

ظل التحفظ البريطانى ساريا بعد عام ١٨٨٨ إلى أن تم التنازل عنه سنة ١٩٠٤ . وفى هذه الفترة توسعت انجلترا ، بما لها من نفوذ فى مصر ، فى الاستفادة من هذا التحفظ حتى صارت الحال كأن معاهدة ١٨٨٨ قد توقف نفاذها ، وتعطلت فعلا أحكامها التى تتعارض مع إرادة انجلترا أوالتى يكون لها أقل مساس بنفوذ هذه الدولة وسلطاتها فى مصر بمقتضى الاحتلال . وخضع مركز القناة بصفة تامة لما تمليه السياسة البريطانية .

وقد احترمت حرية المرور بالقناة ، ولكن لم تطبق المواد التي تقيد حرية الحكومة البريطانية فى التصرف أو تجعل للدول الأخرى نصيبا فى الاشراف على مركز القناة . وعملت انجلترا من البداية على وقف قيام الرقابة التى وكلت لممثلى الدول بالقاهرة بمقتضى المادة الثامنة من المعاهدة . ولم تعقد اللجنة المنصوص عليها فى هذه المادة فى يوم من الأيام . (١)

(١) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢٧٣ .

ولم تتأثر قناة السويس إبان سريان التحفظ البريطانى بحرب غير الحرب الأسبانية الأمريكية عام ١٨٩٨ .

الحرب الاسبانية الأمريكية عام ١٨٩٨ :

فى ابريل سنة ١٨٩٨ قامت الحرب بين الولايات المتحدة واسبانيا ، وكان مسرحها منطقة الفيلبين بالشرق الأقصى ، وكان لابد من أن تتأثر بها قناة السويس ، لمرور بعض السفن الاسبانية والامريكية من بلادها إلى ميدان القتال عن طريقها . وكانت السلطة الفعلية على القناة فى هـذا الوقت بيد بريطانيا بحكم سيطرتها على الحكومة المصرية بسبب الاحتلال وسريان التحفظ البريطانى .

وقد وقفت بريطانيا من هـذه الحرب على الحياد ، ولـكنه كان ، بالنسبة للولايات المتحدة ، من نوع الحياد المشبع بالعطف . وكانت تصريحات السلطات البريطانية بمصر ولنـــدن ، بمناسبة الحرب والنظام الذى يطبق ابانها على قناة السويس ، أقرب لاعتبار معاهدة ١٨٨٨ غير نافذة المفعول ، وأخصها تصريح كيرزون وكيل الخارجية البريطانية فى ١٢ يولية ١٨٩٨ ، السابق الاشارة اليه ، والذى يقرر أن هـذه المعاهدة لم تدخل دور التنفيذ العملى ، وكذلك ماجاء فى تقرير كرومر ، المعتمد البريطانى بمصر ، سنة ١٩٠٤ ، من أنه لا الحكومة الانجليزية ولا الحكومة المصرية كانتا تعترفان سنة ١٨٩٨ بأن الاتفاق الخاص بقناة السويس نافذ المفعول ، وان البوارج الاسبانية كانت تعامل حين وصولها لبورسعيد بمـا كان يظن مطابقا لمبادىء القانون الدولى فيما يتعلق بمعاملة السفن الأجنبية فى الثغور التى ترسو فيها.[١]

ومع هذا كله كانت المشاكل التى ولدتها هذه الحرب بخصوص قناة السويس يرجع فى حلها لما تقضى به مواد معاهدة ١٨٨٨ ، ما دامت لاتتعارض مع مصالح بريطانيا ، على التفصيل الآتى :

---

(١) تقرير كرومر عن مصر والسودان عام ١٩٠٤ ، ص ١٨ .

فى ١٤ يوليـــة ١٨٩٨ استعلمت حكومة الولايات المتحدة من الحكومة البريطانية عما إذا كان يجوز لها أن تمرر سفنها الحربية داخل قناة السويس وان كانت غـــير موقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، فـكان الرد بالإيجاب على أساس أنه لا توجد أى تفرقة فى هذا الصدد بين الدول الموقعة والدول غير الموقعة .[١] وهذا معناه الرجوع إلى حكم المادة الأولى من المعاهدة التى تقرر أن حرية المرور بالقناة مكفولة لجميع السفن التابعة لجميع الدول فى كل الأوقات ، ما دامت هذه السفن تحترم أحكام المواد الأخرى . وقد راعت انجلترا حكم هذه المادة أثناء هذه الحرب .

وفى ٢٧ يونية ١٨٩٨ كان قد وصل لمياه القناة أسطول حربى اسبانى بقصد المرور والتوجه لساحة المعركة بالفيلبين . وبمجرد وصوله لبورسعيد أعلن قائده الحكومة المصرية برغبته فى التزود بالفحم ليمكنه متابعة طريقه ، ولـكن هذه الحـكومة علقت المسألة حتى تستشار فى ذلك وزارة الخارجية البريطانية ، وهذه قدمت مشورتها على هدى موقفها من هذه الحرب وقواعد الحياد المطبقة لديها . وبمقتضى هذه المشورة ردت الحـكومة المصرية بأنه لا يجوز تموين السفن المحاربة بالفحم إلا للحد الضرورى جدا تطبيقا للمادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ . وزادت على ذلك ، نتيجة للتفسير الذى قدمته الحـكومة البريطانية ، بأن المقصود بالـكمية الضرورية جـــدا الـكمية التى تـكفى للوصول لأقرب ميناء يمكن للسفن دخوله سواء كان هذا الميناء واقعا فى اتجاه سير السفينة أو فى الاتجاه المضاد . وكان معنى هذا أن كمية الفحم التى يجوز للأسطول الاسبانى أن يحصل عليها هى الـكمية التى تمـكن سفنه من الوصول لموانى الشاطىء الاسبانى ، وبهذا يجبر على العودة لاسبانيا . وانتهى الأمر بحصول الأسطول المذكور على تموينات من الوقود السائل من سفن اسبانية أخرى لحقت به . ومع هـــذا فقد عطلته العراقيل التى صادفها ببورسعيد عن اتمام رحلاته ، ومنها ، إلى جانب الصعوبات القانونية ،

---

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٦ . بكر ، عن قناة السويس والتنظيم الدولى للقنوات العامة ، ص ١١٢ .

صعو بةأخرى مادية سببها نفاد الفحم واختفاؤه فعلا من هذا الميناء بتدابير اتخذها فى السوق نائب قنصل الولايات المتحدة ، وعاد الأسطول بعد هذا ادراجه لاسبانيا بعد ان كان قد غادر القناة ودخل مياه البحر الأحمر فى طريقه للفيلبين .[١]

ومسألة أخرى هى أن السلطات المصرية أذنت للأسطول الاسبانى باجراء الترميمات الضرورية بموانى مداخل القناة ، وسمح لإحدى سفنه التى أصيبت بعطب جسيم أن ترابط ١٥ يوما ببورسعيد ، تطبيقا للمادة الرابعة من المعاهدة التى تبيح للسفن الحربية المحاربة أن تتجاوز ، فى حالة الضرورة ، مدة الأربع والعشرين ساعة المقررة كحد أقصى للمرابطة بموانى مداخل القناة .[٢]

ومسألة أخـيرة هى أن بعض بحارة الأسطول المذكور تعصبوا ببورسعيد ، وأمرت الحكومة المصرية السلطات القائمة بهذا الميناء بأن تعارض فى إعادتهم لسفنهم رغم إرادتهم على أساس أن هذا عمل مخالف لمبادىء الحياد .[٣] وهذه حالة لم تنظمها معاهدة ١٨٨٨ ، فـكان لا بد من الرجوع بخصوصها لقواعد الحياد كما رتبتها المبادىء العامة فى القانون الدولى ، لأن ما سكتت عنه المعاهدة يرجع فيه لهذه المبادىء .

هـذه هى الحلول التى اتبعت حيال المسائل التى أثارتها حرب سنة ١٨٩٨ بخصوص قناة السويس ، وهى حلول تتفق مع أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، وكانت

---

(١) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص٢١٧ . مقال بويل Buell عن "Le Canal de Suez et les Sanctions de La S. D. N." منشور فى Revue Générale de Droit International Public ، المجموعة الثالثة ، جزء ٩ و١٠ ، باريس ١٩٣٦ ، ص٥٧ . جيبال Guibal Peut on fermer le Canal de Suez? ص ٥ ؛ وما بعدها . كرابيتيس Crabités The spoilation of Suez ، ص ٢٣٠ وما بعدها .

(٢) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢١٣ . شراباتى ، De la condition juridique du Canal de Suez avant et après La Grande Guerre ص ٨٣ .

(٣) كامان ، عن نظام قناة السويس ، ص ٢١٨ .

فى نفس الوقت فى صالح الولايات المتحدة التى كانت بريطانيا أقرب إلى محاباتها. ومن يدرى ، ربما كان الموقف يتغير ، بعدم الرجوع لأحكام المعاهدة ، وتوقيفها بمقتضى التحفظ البريطانى ، لو وجد أن تطبيق هذه الأحكام فى غـــير صالح الولايات المتحدة .

المبحث الرابع
التنازل عن التحفظ
(الوفاق الفرنسى الانجليزى عام ١٩٠٤)

بعد صدور معاهدة ١٨٨٨ كانت الدول تتوق لرؤيتها مطبقة بصفة تامة دون أن يعطل أحكامها تحفظ أو ظرف من الظروف . ولهذا كان تحفظ بريطانيا مثار محادثات بين الحكومات بقصد الغائه . وكانت فرنسا أول المهتمين بذلك كعادتها وبحكم مركزها فى المعترك الدولى وموقفها السياسى من انجلترا ، وهو الموقف الذى أملته طبيعة العلاقات بين الدولتين طيلة القرن التاسع عشر ، والذى كان يشوبه الكثير من عوامل التنافس ومناهضة نفوذ بريطانيا أينما كان .

وكانت انجلترا من جانبها تماطل فى التنازل عن تحفظها حتى تحقق الأغراض التى توختها منه وحتى تتوصل لتسوية بعض المسائل والأحكام التى ترتبط بمعاهدة ١٨٨٨ والتى ترى فيها ما يعوق نفوذها بمصر . وبهذا الشكل كانت تجيب الحكومات الأخرى التى سعت لالغاء هذا التحفظ .(١)

وفى بداية القرن العشرين بدأت العلاقات بين انجلترا وفرنسا تأخذ شكلا جديداً نحو التحسين ، وتقاربت الدولتان تبعا لتطور القوى الدولية وظهور منافسات جديدة عالمية وأوربية ، أخصها بروز الدولة الألمانية وسعيها لمد نفوذها لميادين جديدة بشكل يهدد النفوذ الواسع الذى تمتعت به زمنا طويلا بعض الدول الأخرى كانجلترا وفرنسا ، مما دفع هاتين الدولتين نحو تسوية أوجه الخلاف بينهما ،

---

(١) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٢٩٨ . دى فريسينيه ، عن المسألة المصرية ، ص ٣٧٥ .

ومنها ما تعلق بمصر وقناة السويس . واتفقت الدولتان على أن تسلم فرنسا بنفوذ انجلترا فى مصر وتسلم الثانية بنفوذ الأولى فى مراكش .

ولما بدأت الحكومتان فى بحث مسألة القناة ومعاهدتها والتحفظ البريطانى طلبت فرنسا أن تتنازل انجلترا عن هذا التحفظ ، ولكن هذه أبدت أنها مع استعدادها للتنازل عنه لا تسلم ببعض أحكام المادة الثامنة التى تقضى بعقد اجتماعات سنوية من ممثلى الدول ، ولا تسلم بوجود مندوب خاص من قبل تركيا لرياسة هذه الاجتماعات حتى لا يكون هذا المندوب سببا فى وضع العراقيل الخفية فى طريق نفوذها بمصر.[1]

وأخيراً تلاقت وجهات النظر وسويت الخلافات القائمة بين الدولتين بمقتضى وفاق وضع بلندن فى ٨ إبريل سنة ١٩٠٤ ، بينت مادته الأولى أن الحكومة البريطانية لا تفكر فى تغيير الحالة السياسية فى مصر ، وأن فرنسا لن تعرقل تصرفات انجلترا فى هذا الاقليم ، سواء بطلب تحديد أجل الاحتلال أو بأى شكل آخر . ونصت المادة السادسة منه على ما يلى :

« ضمانا لحرية المرور بقناة السويس تعلن حكومة صاحب الجلالة البريطانية قبولها لنصوص المعاهدة المبرمة فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ . ولما كان فى هذا ما يضمن حرية المرور بالقناة لهذا يظل موقوفا تنفيذ الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى وكذلك الفقرة الثانية من المادة الثامنة من هذه المعاهدة » .[2]

---

(١) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٠٦ .

(٢) دى فريسينيه ، عن المسألة المصرية ، ص ٤٢٤ . باهون ، Le libre usage du Canal de Suez et sa «Neutralité» ، ص ٢٠ . فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٦ . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ١٥ .

الجملة والفقرة المقصود توقيفهما من المادة ٨ المذكورة هما اللتان تقولان : « وعلى أى حال يجتمعون (ممثلو الدول الموقعة على المعاهدة المعتمدون بمصر) مرة فى السنة للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة . وتعقد هذه الاجتماعات الأخيرة برياسة مندوب خاص تعينه لهذا الغرض الحكومة الامبراطورية العثمانية . ويجوز لمندوب خديوى أن يشترك أيضا فى الاجتماع ويرأسه فى حالة غياب المندوب العثمانى » .

يتضمن هذا الوفاق تنازل انجلترا عن تحفظها السابق وقبولها الالتزام بنصوص المعاهدة والعمل بها حتى لو كان فى ذلك ما يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر وبهذا التنازل زال ما كان يعترض دور التنفيذ الحقيقى للمعاهدة ، ولو من الناحية القانونية وحدها .

ومع هذا فقد تمسكت بريطانيا بجانب تنازلها بضرورة استمرار توقيف الاجتماعات السنوية التى نص فى المادة الثامنة على تكليف ممثلى الدول بعقدها برياسة مندوب عثمانى للنظر فى سلامة تنفيذ المعاهدة . وليس لهذا الشرط الجديد صفة الدوام أى لا يرتبط مصيره بمصير معاهدة ١٨٨٨ بل هو شرط أملته على انجلترا مقتضيات احتلالها لمصر ، ولهذا فهو يبقى ما بقى هذا الاحتلال ، إلا إذا ألغى قبله .

وفى الشرط المذكور ما يشل الرقابة الدولية على تنفيذ المعاهدة . وتوصلت انجلترا به إلى تغليب وجهة نظرها التى سبق ابدتها فى إصرار عند وضع المعاهدة . ومع ذلك أصبح من الجائز قانونا أن يعقد ممثلو الدول الاجتماعات التى نصت المادة الثامنة على عقدها إذا تعرضت القناة للخطر ، وصار لهم أيضاً بمقتضى هذه المادة طلب الغاء كل عمل وتفريق كل حشد يقع على أى جانب من جانبى القناة ويؤدى لتهديد سلامتها . هذا من الناحية القانونية ، ولكن من ناحية الواقع لا زالت انجلترا تملك باحتلالها حرية العمل بما فيه مصلحتها والسيطرة الحقيقية على مصائر القناة .

وأما أثر الوفاق الفرنسى الانجليزى على موقف الدول الأخرى الموقعة على المعاهدة فهو أنه جر إلى سقوط مسألة المعاملة بالمثل ، تطبيقاً لمبدأ المساواة ، التى سبق اقرارها عند قبول التحفظ البريطانى ، لأن هذا التحفظ سقط بعد أن تنازلت عنه الدولة التى اشترطته لمصلحتها ، وهـذا يجر إلى سقوط كل ما تعلق به من اشتراطات وتحفظات فرعية .

ويعد تمسك انجلترا بمسألة توقيف الاجتماعات السنوية التى يعقدها ممثلو الدول تحفظا جديدا أو شرطا علقت عليه تنازلها عن التحفظ السابق ، وهو بهذه الصفة نافذ المفعول فى مواجهة الدول الأخرى التى قبلت التحفظ الأول . ولهذه الدول ، تطبيقا لمبدأ المساواة أيضاً ، أن تتمتع به إن كان لها مصلحة فى ذلك .

وقد اتخذت انجلترا مع الدول الأخرى الخطوات التى تجعل وفاق سنة ١٩٠٤ مقبولا لديها . وأدى ذلك إلى أن وعدت ألمانيا والنمسا وايطاليا وروسيا بعدم عرقلة تصرف بريطانيا فى مصر ، لا بطلب تحديد وقت معين لاحتلالها ولا بأى شكل آخر ، وكذلك وافقت على أن يظل موقوفا تنفيذ الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى ومعها الفقرة الثانية من المادة الثامنة من معاهدة القناة . وفى مقابل هذا أعطت الحكومة البريطانية لهذه الدول بعض الميزات المتعلقة بمصالحها ومصالح رعاياها بمصر . (١)

ويجب الاشارة إلى أن أولى المواد السرية الملحقة باتفاق ١٩٠٤ تقرر ، بالاحالة على المادة ١٤ من معاهدة ١٨٨٨ التى تنص على ألا يرتبط نفاذها بمدة امتياز الشركة ، أن الحكومة البريطانية تعيد التأكيد بأن اعترافها بالنظام الذى وضع عام ١٨٨٨ بخصوص قناة السويس يظل « نهائيا » ولا يخضع للتغيرات التى قد تطرأ على سياسة انجلترا فى وادى النيل . (٢)

وتفيد التصريحات والأقوال التى لابست وفاق ١٩٠٤ أن معاهدة القناة كانت أقرب إلى أن تكون موقوفة النفاذ برمتها بالنسبة لانجلترا ، بل زاد البعض إلى القول بأن ٨ ابريل ١٩٠٤ ، تاريخ الوفاق الفرنسى الانجليزى ، هو التاريخ الرسمى لوضع معاهدة ١٨٨٨ موضع التنفيذ . (٣) وسبق قررنا خلاف هذا وقلنا إن

---

(١) وستلك International Law ، Westlake ، ص ٣٤٩ (تصريح بلفور فى مجلس العموم فى ٧ أغسطس ١٩٠٤ — جريدة التيمس فى ٩ أغسطس ١٩٠٤) .

(٢) أحمد موسى ، Essai sur le Canal de Suez ، ص ١١٠ .

(٣) أحمد موسى ، المرجع السابق ، ص ١١٠ .

التحفظ البريطانى لا يمنع أن المعاهدة صارت قائمة ونافذة بمجرد التصديق عليها ، وأن كل ما له من أثر أنه كان يجيز لانجلترا أن توقف من أحكامها ما تراه متعارضا مع مقتضيات احتلالها للاراضى المصرية .

الفصل الثانى

مركز القناة فى حروب ١٩٠٤ و ١٩١١ و ١٩١٤

بعد التنازل عن التحفظ البريطانى انتهت العقبات القانونية التى تعوق التطبيق الفعلى لمعاهدة ١٨٨٨ ، وأصبحت مبادئها الأساسية ، دون غيرها، المرجع القانونى الذى يحكم مركز قناة السويس . وقد مرت على هذه القناة من سنة ١٩٠٤ فترة جدت فيها أحداث هامة كان لها أثرها لحد كبير على مركز هذا الطريق . وقد بدأت هذه الفترة بحرب نشبت بين روسيا واليابان سنة ١٩٠٤ ، ثم قامت حرب بين تركيا و إيطاليا سنة ١٩١١ ، وأخيراً اندلعت الحرب الكبرى التى اتسع نطاقها فى بقاع العالم واستمرت من سنة ١٩١٤ إلى ١٩١٨ .

وفى فترات السلام التى جاءت بين هذه الحروب سارت الأمور بشكل طبيعى ولم يقع فيها ما يعطل الأحكام الرئيسية التي قررتها معاهدة ١٨٨٨ ، عدا استمرار توقيف الاجتماعات السنوية التى نصت عليها المادة الثامنة منها ، وهو ما اشترطته بريطانيا للتنازل عن تحفظها سنة ١٩٠٤ . بل إن الاجتماعات الأخرى المذكورة فى هذه المادة بقيت كذلك معطلة .

ومن طبيعة أوقات السلام أن تظل أحكام المعاهدات مرعية بصفة عامة ، ولا يقع فيها عادة مايثير البحث والتنقيب عن حقيقة تطبيق أحكام هذه المعاهدات مادامت النيات على اخلاصها لها . ولهذا ستقتصر دراستنا فى المباحث الآتية على حروب ١٩٠٤ و١٩١١ و١٩١٤ من حيث أثرها على قناة السويس وتنفيذ معاهدتها .

المبحث الأول

الحرب الروسية اليابانية عام ١٩٠٤

فى فبراير ١٩٠٤ وقعت الحرب بين روسيا واليابان ، واستمرت إلى سبتمبر ١٩٠٥. [١] وكانت قناة السويس طريقا رئيسيا تمر منه السفن الروسية ، حربية وغير حربية . ووقفت بريطانيا ، التى كانت تشرف واقعيا على الشئون المصرية ، على الحياد ، علما بأنها كانت تربطها باليابان صلات تحالف ، ومن جهة أخرى لم تكن العلاقات ودية بينها و بين روسيا . ولم يكن لها أو لمصر مصلحة مباشرة فى تعطيل أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، مع أن بريطانيا كان باستطاعتها أن تعطل هذه الأحكام فى الشهرين الأولين من الحرب بمقتضى التحفظ البريطانى الذى لم يتم التنازل عنه إلا فى ٨ ابريل ١٩٠٤ ، ولكن أحكام المعاهدة طبقت من بداية الحرب على السفن المحاربة التى مرت بالقناة ، دون أن يتأثر هذا التطبيق بالتحفظ المذكور فى المدة التى بقيها قائما ، كما سنتبينه من التفاصيل التالية :

بمجرد قيام الحرب المذكورة أصدرت الحكومة المصرية فى ١٠ فبراير ١٩٠٤ للسلطات القائمة فى موانى القناة التعليمات التى تتبع حيال سفن المحاربين . وأهم هذه التعليمات هى :

(١) تعطى كل سفينة حربية محاربة كمية الفحم التى تلزمها وتسمح لها بالوصول لأقرب ميناء يمكنها دخوله والحصول فيه على التموينات اللازمة لمواصلة رحلتها ، مع مراعاة مقدار الفحم الموجود معها فعلا وقت طلبها تلك الكمية .

(٢) يجب على كل سفينة حربية محاربة أن تعبر القناة فى أقصر مدة دون تأخير إلا إذا كان هذا التأخير نتيجة الضرورة أو أمر سلطات القناة .

(٣) لا ترابط أى سفينة حربية محاربة ببورسعيد أو مرفأ السويس أكثر من ٢٤ ساعة إلا إذا كانت لم تحصل بعد على الفحم اللازم ، أو فى حالة

---

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٠ .

الضرورة . وكل سفينة تضطر للمرابطة أكثر من ٢٤ ساعة يجب أن تبحر فى أقرب وقت ممكن .

(٤) أية سفينة تابعة لإحدى الدول المتحاربة يجب ألا تغادر القناة إلا بعد مرور ٢٤ ساعة على سفر سفينة تابعة للدولة المعادية من نفس الميناء .

(٥) لا يجوز لأية دولة محاربة أن تشحن أو تفرغ داخل القناة أو موانى مداخلها ، قوات أو أسلحة أو عتاد حربى أو تموينات أو أى مادة أخرى . ومع ذلك ففى حالة المانع العرضى داخل القناة ، وحتى تعود الملاحة لحالتها الطبيعية ، يجوز أن تنزل فى السويس أو بورسعيد قوات على دفع لا تتجاوز الدفعة منها ألف جندى .

(٦) تعبير « السفينة الحربية » ينطبق على كل سفينة مسلحة أو غير مسلحة تستخدمها دولة محاربة للنقل أو مساعدة أسطولها أو بأى وجه آخر يعين على ارتكاب الأعمال العدائية فى البر أو البحر ، ولكنه لا ينطبق على السفن التى تتخذ مستشفيات وتستعمل لهذا الغرض خاصة .(١)

والذى يلاحظ على هذه التعليمات أنها توافق أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، إلا أن الحكومة المصرية قدمت لها بعبارة عامة تقرر أنها تصدرها بناء على الالتزامات التى يفرضها القانون الدولى على المحايدين وقت الحرب ، دون إشارة للمعاهدة المذكورة .

والذى نستنتجه من هذا أن الحكومة المصرية أو بمعنى أدق الحكومة البريطانية أرادت فى هذه الحرب ، التى وقفت منها على الحياد ، أن تعامل سفن المحاربين التى تمر بالقناة على أساس معاهدة ١٨٨٨ مادامت مصالحها لا تضار بهذا ، مع عدم التصريح بهذا حتى لا يفهم منه أنها تنازلت عن تحفظها عليها ، ذلك التحفظ الذى كانت على وشك التنازل عنه ، والذى ظل باقيا بصفة رسمية

---

(١) الملف 68/2/1398 ، Canal de Suez ، بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية) . ملحق الوقائع المصرية ، رقم ١٧ ، فى ١٠ فبراير ١٩٠٤ .

إلى ٨ إبريل التالى لشهر فبراير الذى قامت فيه الحرب وصدرت فيه التعليات السابقة .

وزيادة على ذلك فان مرور السفن الحربية المحاربة بالقناة حصل فعلا بعد وفاق ٨ ابريل ١٩٠٤ . ولهذا قرر كرومر فى تقرير رفعه لحكومة لندن عن الشئون المصرية عام ١٩٠٤ أن اتفاق قناة السويس كان نافذ المفعول حين مر منها الأسطول الروسى . ويفسر موقف انجلترا أن التعليمات السابقة و إن كانت صدرت قبل توقيع الاتفاق الانجليزى الفرنسى بنحو شهرين ، إلا أن المفاوضات فى سبيل هذا الاتفاق كانت قد تقدمت تقدما يدل على قرب توقيعه ، وكانت الحكومتان قد اتفقتا أثناءها فعلا على هذه المسألة ، ولهذا تقرر اعتبار معاهدة القناة نافذة المفعول عملا قبل توقيع الاتفاق رسميا . (١)

وقد احتاطت بريطانيا من البداية لحماية مصالحها فيما يتعلق بقناة السويس فأعلنت وقوفها على الحياد بشرط احترام حرية المرور بهذه القناة ، وأجابت روسيا بأنها سوف لا تعرقل هذا المرور . (٢)

وتقرر للسفن المحاربة الأمان وحرية المرور بالقناة . ومرت منها بعض السفن الروسية ومعها غنائمها . (٣) واحتالت بعضها على القواعد المقررة فى طريقى الدردنيل والسويس بحيث عبرتهما بصفتها سفنا تجارية ، و بعد مغادرة السويس رفعت العلم الحربى وقامت بأعمال حربية . (٤)

---

(١) تقرير كرومر عن مصر والسودان سنة ١٩٠٤ ، ص ١٩ .

(٢) جورج بيمان George Pémeant ، L'Egypte et La Politique Française ، ص ٢٠٤ .

(٣) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٦ .
قبضت السفينة الروسية بيترسبورج على سفينة البريد البريطانية ملكا Malacca بادعاء أنها تحمل مهربات ، واحضرتها لبورسعيد عبر القناة كغنيمة (هرشى ، The Essentials of International Public Law ، ص ٤٢١) .

(٤) أوبنهايم ، International Law ، جزء ١ ، ص ٢١٦ .

وقد أثيرت فى هذه الحرب مسألة تموين السفن الروسية بالفحم الذى يلزمها . وهنا طبقت المادة الرابعة من معاهـدة القناة ، كما يتضح من التعليمات الصادرة من الحـكومة المصرية لتتبعها سلطاتها مع سفن المحاربين . إلا أننا نلاحظ أن الـكمية الضرورية التى سمح بها للسفن التى تحتاج إليها قدمت لها بالقدر الذى يمكّنها من الوصول لأقرب ميناء فى الاتجاه الذى تقصده ، وحدد ميناء عـدن باعتباره أقرب ميناء بعد القناة بالنسبة للسفن الروسية التى كانت متجهة للجنوب [١] ، مع أننا سبق قررنا عند بحث المـادة الرابعة من المعاهدة أنه لا عبرة باتجاه السفينة فى مسألة تحديد أقرب ميناء .

وقد سمح لإحدى السفن الروسية بالحصول على الفحم من بورسعيد لتعود لبلادها فاستخدمت الفحم لتتعقب السفن المحايدة وتفتشها بالقرب من مدخل القناة [٢] .

المبحث الثانى

الحرب التركية الإيطالية عام ١٩١١ — ١٩١٢

بقيام هذه الحرب بين تركيا و إيطاليا سنة ١٩١١ جدت حالة معقدة بالنسبة لمصر لأنها كانت تابعة من الناحية القانونية لسيادة الدولة العثمانية ومعتبرة جزءاً من أراضى هذه الدولة ، وكانت هذه الصفة تستتبع قيام حالة الحرب بين مصر و إيطاليا . ولـكن من ناحية الواقع كانت سـيادة الباب العالى على مصر واهية الأثر للغاية ، وكان الاشراف الحقيقى على الشئون المصرية بيد بريطانيا التي وقفت من هذه الحرب على الحياد . وخشيت هذه الدولة الأخيرة أن تتعرض مصر والقناة للعدوان الإيطالى إن اعتبر هذا الإقليم فعلا فى حالة حرب مع إيطاليا ، ومايجره هذا

---

(١) تقرير كرومر عن مصر والسودان سنة ١٩٠٤ ، ص ١٩ .

(٢) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٠٠ . مقال بويل عن « قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم » ، منشور فى Revue Générale de Droit International Public ، المجموعة الثالثة ، باريس ١٩٣٦ ، ص ٥٨ .

من احتمال تجاهل التزامات معاهدة ١٨٨٨ ووقوع أعمال عدائية بمنطقة القناة ، وهو مايضطر بريطانيا ، محافظة على مصالحها ، أن تتخلى عن موقف الحياد لترد هذا العدوان . لهذا رئى أن تقف مصر أيضاً على الحياد وأن تطبق أحكام معاهدة ١٨٨٨ وتعامل تركيا كما لو كانت دولة أجنبية لاسيادة لها على القناة وسائر الأراضى المصرية .

وتطبيقا لهذا الموقف الذى أملته السياسة البريطانية تقرر تطبيق التعليمات التى صدرت فى فبراير ١٩٠٤ ، بمناسبة الحرب الروسية اليابانية . وتمتعت سفن الدولتين المتحاربتين بحرية المرور بالقناة على قدم المساواة ، ولقيت معاملة واحدة .

وعلى هذا الأساس ، وتطبيقا للمادتين الرابعة والسابعة من معاهدة ١٨٨٨ وتعليمات فبراير ١٩٠٤ ، منعت السفن الحربية التركية والإيطالية من التزود بالفحم بموانى القناة فيما زاد عن الحد الضرورى [١] .

وحدث فى بداية الحرب أن جردت السلطات المصرية ببورسعيد خمس سفن حربية تركية من أسلحتها ووضع الحراس على ظهرها بعدأن تجاوزت مرابطتها فى هذا الميناء ٢٤ ساعة دون سبب من الأسباب التى تبرر هذا التجاوز . [٢]

ويروى تاريخ هذه الحرب أن سفينة تركية وصلت لبورسعيد وهى تحمل ٤٠٠ جندى تركى وطلبت الموافقة على إنزالهم بالقنطرة لإرسالهم لسوريا ، ووافقت الحكومة المصرية على هذا بشرط أن يجردوا من السلاح أولا ، وتنفيذا لهذا الشرط نزل هؤلاء الجنود دون أسلحتهم بإشراف قوة من البوليس المصرى . [٣]

---

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢١ .

(٢) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٢٧ . مقال هوسكنز Hoskins عن The Suez Canal as an international waterway منشور فى The American Journal of International Law ، أغسطس ١٩٤٣ ، ص ٣٧٧ .

(٣) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢١ .

وهـذا الحادث الفردى يناقض الموقف الذى اتخذته الحـكومة المصرية فى هذه الحرب ، ويخالف حكم المادة الخامسة من معاهدة ١٨٨٨ التى تحرم على الدول المحاربة انزال القوات داخل القناة . وحتى لو قلنا ان الحـكومة المصرية راعت بصدد هذه الحالة أن تركيا تملك ، بمقتضى المادتين التاسعة والعاشرة من المعاهدة المذكورة ، باعتبارها صاحبة السيادة على القناة وباقى الأراضى المصرية ، بعض الحقوق الاستثنائية التى تخولها التجاوز عن حكم المادة الخامسة ، فان الحالة محل البحث لا تدخل ضمن الحالات التى تجيز لهذه الدولة التمتع بهذه الحقوق لأنها لا تتعلق بتنفيذ المعاهدة أو الدفاع عن مصر أو الدفاع عن الممتلكات العثمانية شرقى البحر الأحمر ، خصوصا وأن مسرح القتال الفعلى كان فى مناطق ليبيا خارج حدود مصر الغربية ، اللهم إلا إذا قلنا إن وقوع الاعتداء على أى جزء من ممتلكات تركيا فيه تعريض غيره من الأجزاء للخطر ، ولو بصفة غير مباشرة ، ومهما بعدت الشقة بينهما ، وهذا تعليل يصعب قبوله ولا يساير قصد واضعى المعاهدة .

المبحث الثالث

الحرب الـكبرى

(١٩١٤ — ١٩١٨)

اندلعت شرارة النار فى ٢٨ يولية ١٩١٤ من وسط أوربا بإعلان النمسا الحرب على صربيا ، وسرعان ما لاقت هشيما صالحا نتيجة الخلافات الجسيمة والحزازات العديدة التى كانت قائمة وقتذاك بين دول العـالم ، خصوصا الدول الأوربية ، فأعلنت الحرب من ألمـانيا على روسيا فى أول أغسطس ١٩١٤ وعلى فرنسا فى ٣ منه ، وامتدت بسرعة حتى شملت انجلترا فى الرابع من الشهر المذكور وعدد كبير من الدول الأخرى فى أوقات متتالية . ودخلتها تركيا فى ٥ نوفمبر التالى . وتكتلت الدول المتحاربة كتلتين ، كتلة دول الوسط أى ألمـانيا ومن انحاز إلى جانبها ،

ومنها تركيا ، وكتلة الحلفاء وهى المجموعة التى ضمت بريطانيا وفرنسا وروسيا والدول التى انضمت إليها .

وان اتساع نطاق الحرب ، ووجود حالة توتر انتهت بعد شهور بقيام العداء السافر بين تركيا ، صاحبة السيادة القانونية المجردة عن الأثر العملى على مصر والقناة ، وبريطانيا ، صاحبة النفوذ الفعلى بمصر نتيجة احتلال قواتها للأراضى المصرية ومنها منطقة القناة التى كانت خاضعة لمعاهدة ١٨٨٨ ، هذه الاعتبارات العامة مجتمعة ، مضافا إليها بعض الاعتبارات الخاصة كوجود خديو مصر باستانبول من بداية الحرب وانحيازه للعثمانيين ، تنبىء مقدما عن حالة شاذة معقدة وسابقة هامة جديدة بالنسبة لمصر بصفة عامة وقناة السويس بصفة خاصة .

ولتوضيح أثر هذه الحرب على القناة لا بد لنا من أن نتتبع وندرس الاحداث التى مرت على هذا الطريق وكان لها مساس به فى سنى العداء فنبحث الاجراءات التى رتبتها الحكومة المصرية من البداية ، ثم مركز السفن المعادية وما لاقته بمنطقة القناة وأحكام محكمة الغنائم بصددها ، وقيام حالة الحرب بعد عدة أشهر بين تركيا وبريطانيا وإعلان الأخيرة حمايتها على مصر وخلع الخديو ، والعمليات الحربية بمنطقة القناة وهجوم الأتراك عليها ، ونشير بجانب هذا كله إلى موقف شركة القناة ، ثم نخرج فى النهاية بنتائج ودروس استخلصت من كل هذه الأحداث .

المطلب الأول — تدابير الحكومة المصرية

لما قامت الحرب بين النمسا وصربيا وكذلك بين ألمانيا وروسيا ، ولم تكن بريطانيا أو تركيا قد اشتركت فيها بعد ، قررت الحكومة المصرية اتخاذ موقف الحياد التام ومعاملة سفن المحاربين وفق ما تقضى به معاهدة ١٨٨٨ ، فأصدر مجلس وزرائها فى ٣ أغسطس ١٩١٤ بعض التعليمات التى تتبع مع سفن المحاربين بالقناة وموانيها ، تطبيقا للمعاهدة المذكورة . وهي نفس التعليمات التى صدرت فى فبراير ١٩٠٤ ، بمناسبة الحرب الروسية اليابانية . (١)

(١) موجز هذه التعليمات أن يصرح للسفن الحربية المحاربة بكمية الفحم الضرورية ،=

ولكن بعد صدور هذا القرار بيوم واحد دخلت بريطانيا الحرب ، وظهر أثر وجود قواتها بمصر فيما تتخذه الحكومة المصرية من قرارات روعى فيها الانحياز لجانب هذه الدولة والعمل على سلامة قواتها والمحافظة على مصالحها والاحتياط لما عساه يقع ضد الأراضى المصرية والقناة ، إذ أصدر مجلس الوزراء (١) فى ٥ أغسطس قرارا بشأن الدفاع عن القطر المصرى ، تنظم بعض مواده حركة السفن وتصرفاتها وشحناتها فى الموانى المصرية ، خصوصا ما تعلق منها بالسفن المعادية وما قد تحمله من مهربات . وقالت المادة الثالثة عشرة من هذا القرار :

« القوات البحرية والحربية التابعة لصاحب الجلالة البريطانية يجوز لها أن تباشر جميع حقوق الحرب فى الموانى المصرية أو فى أرض القطر المصرى . وكل ما يجرى الاستحواذ عليه فى الموانى المصرية وفى أرض القطر المصرى من سفن حربية أو مراكب تجارية أو بضائع يجوز إحالة النظر فيه على إحدى محاكم الغنائم البريطانية . »

وقررت المادة العشرون منه :

« تسرى أحكام هذا القرار فيما يتعلق بالموانى الواقعة فى مدخلى قناة السويس مع التعديلات الآتية :

١ — السفن التجارية التى مرت أو تريد المرور فى القناة مهما كانت جنسيتها

ويتم مرورها في أقصر وقت باستثناء حالة الضرورة أو أمر سلطات القناة ، ولا تمكث ببور سعيد والسويس أكثر من ٢٤ ساعة ، عدا حالة الضرورة أو إذا كانت السفينة لم تتزود بالفحم بعد ، وعليها فى هذه الأحوال الأخيرة أن تبحر في أقرب وقت ، ويجب مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين ، ولا تشحن أو تفرغ بالقناة وموانيها قوات أو عتاد حربى أو مواد أخرى ، إلا فى حالة المانع العرضى بالقناة فانه يجوز انزال قوات على دفع لاتتجاوز الدفعة منها الف جندى ، ويشمل تعبير « سفينة حربية » كل سفينه مسلحة وكل سفينة غير مسلحة تستخدمها دولة محاربة لخدمة السفن التى تقوم بالأعمال العدائية ، ولا يشمل السفن الخاصة بالخدمة الطبية (الملف 1398 /68/2 ، Canal de Suez ، بمجلس الدولة، قسم الرأى لوزارة الخارجية) .

(١) كان يسمى مجلس النظار .

وشحنتها يكون لها تمام الحرية فى أن ترسو فى الموانى المذكورة وفى أن تتركها، أو فى المرور من القناة دون أن تكون عرضة للاستحواذ والحجز، على شرط أن يحصل المرور فى القناة والسفر من الميناء الذى فى أحد مدخليها بحالة طبيعية وبدون تأخير لا مسوغ له.

ب — يجوز لهذه السفن أن تأخذ من اللوازم بما فيها الفحم ما يكون معقولا أنها تحتاج إليه لأجل السفر الذى قامت من أجله.

جـ — البضائع التى مرت من القناة مهما كان نوعها يجوز نقلها من سفينة إلى أخرى فى ميناء القيام.

د — يكون تفسير المادة ١٣ من هذا القرار طبقاً لاتفاقية قناة السويس المبرمة فى سنة ١٨٨٨. » (١)

هذه هى المواد التى تمس مركز قناة السويس من القرارات التى واجهت بها الحكومة المصرية قيام الحرب. وقد اتفق موقفها الأول مع موقف تركيا، صاحبة السيادة على مصر من ناحية، وموقف بريطانيا التى تشرف فعليا عليها بمقتضى احتلالها لأراضيها، من الناحية الأخرى. وبناء على هذا صرحت فى قرارها، فى ٣ أغسطس، بتطبيق معاهدة ١٨٨٨، وكانت بنوده متفقة معها. وكان الأفضل الاكتفاء بالاشارة لتطبيق المعاهدة دون أن يردف هذا ببنود تورد حكم بعض نصوصها وتغفل بعضها الآخر، إذ فى هذا التخصيص ما قد يثير الشك حول قصد السلطات المختصة بصدد تنفيذ النصوص التى أغفلت، تنفيذا حقيقيا.

وأما بعد دخول بريطانيا الحرب فقد تأثرت الحكومة المصرية بهذه الحالة الجديدة تبعا لخضوعها للنفوذ البريطانى، وأصبح الهدف الأول مراعاة مصالح هذه الدولة وضمان فوزها فى الحرب، ولم تعد معاهدة ١٨٨٨ فى المقدمة، بل أصبحت

---

(١) جريدة الاهرام فى ٥ و٧ أغسطس ١٩١٤. الوقائع المصرية، السنة الرابعة والثمانون الخميس ١٤ رمضان ١٣٣٢ — ٦ أغسطس ١٩١٤. مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس، أكتوبر ١٩٣٥، ص ١٧.

أحكامها تدور فى فلك هذا الهدف ، ينفذ من نصوصها ما يتفق معه ويتعطل منها ما يناقضه أو يعوقه . وقد ظهر أثر هذا كله جليا فى القرار الثانى الذى أصدره مجلس الوزراء المصرى فى ٥ أغسطس ، وتتأثر قناة السويس منه بالمادتين ١٣و٢٠، إذ فوضت المادة ١٣ للقوات البريطانية مباشرة كافة حقوق الحرب فى أراضى مصر وموانيها واعطاء محاكم الغنائم البريطانية حق الفصل فى كل ما يستولى عليه من سفن وغيرها فى هذه الأراضى والموانى ، وجاءت المادة العشرون تقرر سريان هذا القرار ، بما فيه المادة ١٣ ، على موانى مدخلى قناة السويس ، وهذا فى نفس الوقت تأكيد لحكم المادة ١٣ التى تقرر سريان حكمها على جميع الموانى المصرية ، التى منها موانى القناة ، دون أن تشير لأى استثناء .

وهنا يلوح للباحث وجه المخالفة بين هذا القرار وأحكام معاهدة ١٨٨٨. وأقل ما تكون هذه المخالفة أن القوات البريطانية لاتخرج عن كونها ، بالنسبة لمصر ، قوات أجنبية ، وقد حرصت المعاهدة على ألا يكون لقوات دولة أجنبية بمفردها حق التدخل فى شئون القناة وموانيها حتى لا تتسلط بهذا على مصائرها ، وتعطل مبدأ المساواة الذى راعت المعاهدة احترامه باعتباره أحد المبادىء التى نهضت عليها .

وقد يقال إن هذه المخالفة لا تنهض أمام تحفظ المادة العشرين فى بندها الرابع بالقول إن القرار يجرى تفسيره طبقا لمعاهدة القناة أى لا يترتب عليه تواجد القوات البريطانية بمنطقة القناة ما دامت المعاهدة لا تجيز ذلك ، و بالتالى لا يترتب عليه تدخلها فى شئونها ومباشرة الحقوق الحربية بها ، وهدم مبدأ المساواة بين الدول فيما يخصها . ولو كان هذا القول صوابا لما كان هناك بالبداهة معنى لأن تمد المادة العشرون حكم المادة ١٣ على موانى مدخلى القناة ، بجانب قول المادة الأخيرة إنها تسرى على جميع الموانى المصرية ، هذا فضلا عن أن كل أحكام المادة ١٣ لا تتفق مع أحكام معاهدة القناة ، فلم يكن هناك أى وجه لأن تقول

المادة العشرون بعد حكم المادة ١٣ على موانى القناة لو كان المقصود هنا احترام هذه المعاهدة .

وكل ما للتحفظ الرابع فى المادة العشرين من أثر أنه يعتبر مجرد إشارة لاحترام معاهدة ١٨٨٨ فيما لا يتعارض مع التدابير والأغراض الحربية لبريطانيا وحلفائها . والاحداث نفسها تؤيد هذا .

ومن ناحية أخرى جاءت البنود الثلاثة الأولى من المادة العشرين تفصح عن أن واضعى قرار ٥ أغسطس والذين أوعزوا به قصدوا التحلل مما يعوق أغراضهم من أحكام المعاهدة ، إذ نصت هذه البنود على حرية مرور السفن التجارية وتنظيم هذا المرور دون الاشارة بأى شكل للسفن الحربية .

المطلب الثانى — مركز السفن المعادية بمنطقة القناة

ما أن قامت حالة الحرب بين بريطانيا من جهة وألمانيا والنمسا من جهة أخرى حتى بدأت الاعتبارات الحربية تلعب دورها ، بجانب التدابير والشروط العادية ، تجاه السفن التابعة للدول المعادية لبريطانيا عند وجودها بمنطقة السويس . وأثيرت عدة مسائل فى هذا الخصوص سنتبينها من استعراض الحالات الآتية :

فى أول الحرب قدمت لبورسعيد من البحر الأبيض بعض السفن المعادية ، فحجزتها السلطات المصرية ونزعت أجهزة اللاسلكى التى بها للاعتقاد بأنها أساءت استعمالها فى هذا الميناء بإخطارها السفن المحاربة المعادية بتحركات السفن الانجليزية ، وهو مسلك رأته الحكومة البريطانية يتساوى والأعمال العدائية التى حرمت المادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ ارتكابها بمياه القناة ، ورأت أن الحكومة المصرية على حق فيما اتخذته من تدابير لأن هذا واجب مفروض عليها بمقتضى المادة التاسعة من هذه المعاهدة . (١)

(١) باهون ، حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٢ . جورج دويان George Douin ، L'Attaque du Canal de Suez (3 Fev. 1915) ، ص ١٥ . شرباتى =

ومن بداية أغسطس ١٩١٤ كانت ترابط ببور سعيد سفينة شحن ألمانية ، وفى ١٧ منـه طلبت الإذن بعبور القناة وأدت الرسوم وتأهبت للسفر وإذا بها يقبض عليها ويقاد ربانها للبر لاعتقاد السلطات البريطانية والفرنسية أنها تنوى ارتكاب عمل ما داخل القناة يؤدى لسدها. (١)

وحضرت لموانى القناة ، ببورسعيد والسويس ، سفن تجارية ألمانية ونمساوية كثيرة ، وبعضها كانت قد فاجأتها الحرب وهي فى هـذه الموانى ، وبعضها دخلتها بعد قيام الحرب ولـكن دون أن تعلم بها ، وأخرى هربت إليها من عرض البحر خوفاً من القبض عليها . وبمقتضى قرارات الحكومة المصرية فى ٣ و ٥ أغسطس أعطيت بعض هذه السفن حق المرور بالقناة ، وبعضها منعت منه خشية أن تحاول سدها ولـكن ترك لها مطلق الحرية فى أن تسافر لعرض البحر مع التسهيلات اللازمة ، ولـكنها كلها خافت أن تقبض عليها أساطيل الحلفاء بعد خروجها من منطقة القناة ، ففضلت المرابطة بموانيها حتى تنتهى الحرب ، وفوتت المدد التى حددت لنفاذ التصريح لها بالمرور أو الابحار . واستندت بعضها إلى حجج ضعيفة ، كنقص العملة ، لتبرير عدم إمكان السفر . ولما وضحت نيتها ، بعد مرابطتها أكثر من شهرين ، رأت السلطات المختصة ، المصرية والبريطانية ، ضرورة اتخاذ الاجراءات التى تفوت على هـــذه السفن غرضها ، فرتبت أمر إخراجها ، رغما عنها ، من منطقة القناة ، وبمجرد خروجها من هذه المنطقة قبضت عليها السفن الحربية البريطانية ، التى كانت واقفة لها بالمرصاد ، واقتادتها للاسكندرية تمهيداً لتقديمها لمحكمة الغنائم البريطانية بها. (٢)

= مركز قناة السويس قبل وبعد الحرب الـكبرى ، ص ١١٢ . كرابيتس The Spoilation of Suez ص ٢٤٠ (حالتى السفينتين التجاريتين الألمانيتين ديرفلنجر Derfflinger ولتزاو Lutzow) .

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٣ .

(٢) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٨ . هالبرج ، قناة =

ولما تعددت حالات السفن المعادية ، على هذه الأوجه المختلفة ، رأت الحكومة البريطانية أن تبرر ما اتخذ ضدها من اجراءات وتمهد للحكم عليها ، فأصدرت فى ٢٣ اكتوبر ١٩١٤ مذكرة سلمتها لممثلى الدول البحرية الأجنبية بلندن ، لتبليغها لحكوماتهم ، تقرر فيها :

« منذ نشوب الحرب بقيت بقناة السويس بعض سفن تابعة للأعداء . وقد حجزت الحكومة المصرية بعض هذه السفن بسبب أعمال عدائية ارتكبت بالقناة ، وحجزت بعضها لأنه كان هناك ما يبرر الخوف من أنها ترمى لأعمال عدائية ، ووحدات منها تركت لها الحرية الكاملة ولكنها رفضت مغادرة القناة رغم منحها حرية المرور ، وبهذا تبين أنها تقصد استخدام موانى القناة ملجأ تحتمى به ، وهو غرض لا تشمله معاهدة قناة السويس . وان حكومة صاحب الجلالة لا تقر التمتع بحق حرية دخول واستخدام القناة وموانى مداخلها لمدة غير محددة هروباً من القبض ، إذ أن السماح بمثل هذه الوسيلة يؤدى لنتيجة واضحة حتمية هى اضطراب أو حتى منع السفن الأخرى من أن تتمكن من استخدام القناة وموانيها . وعلى هذا كانت الحكومة المصرية على حق تام فى الخطوات التي اتخذتها لطرد كل السفن المعادية التى بقيت بموانى القناة مدة طويلة تفصح عن أنها لا تريد السفر بالشكل المعتاد ، واستخدمت القناة وموانيها بشكل لا يلائم استخدام السفن الأخرى لها بالصفة المعتادة » .[1]

= السويس ، ص ٣٣٢ . مقال هوسكنز عن قناة السويس كطريق مائى دولى ، فى The American Journal of International Law أغسطس ١٩٤٣ ص ٣٧٨ . جيمس ولفورد جارنر James W. Garner، International Law and the World War ص ١٥٩ . شرابانى ، عن مركز قناة السويس ، ص ١١٢ . دويان ، الهجوم على قناة السويس فى ٣ فبراير ١٩١٥ ، ص ٣٣ . هوبرت هل Hubert Hull ، Digest of Cases Decided in British Prize Courts (August 1914 – November 1927) ص ٦٢ .

(١) هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٢٩ . شرابانى ، عن مركز قناة السويس ، ص ١١٣ . دويان ، عن الهجوم على قناة السويس ، ص ٣٤ .

ولما عرضت الحالات السابقة على محكمة الغنائم البريطانية بالاسكندرية ، فى يناير وفبراير ومارس ١٩١٥ ، أدانت هـذه السفن المعادية وأثارت فى أحكامها بعض مسائل تتعلق بالقناة وموانيها وتفسير بعض أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، واهتدت فى قضائها بمذكرة الحكومة البريطانية فى ٢٣ أكتوبر ، فقررت أن المعاهدة المذكورة لاتقصد إعطاء السفن ملجأ غير محدد داخل القناة أوموانيها ، بل تقصد فقط أن تضمن لها حرية المرور على الدوام عبر هذا الطريق ، وأضافت أن موانى القنـاة التى احتمت فيها السفن المعادية ليست موانى تركية محايدة ، إذ لم تكن تركيا قد دخلت الحرب وقت القبض على السفن المذكورة ، ولـكنها موانى مصرية أى موانى معادية ، إذ أصبحت مصر حليفة أو مساعـدة فى الحرب لبريطانيا ، والسفينة التى لاتقصد المرور بالقناة بل تقصد اتخاذ موانى مداخلها ملجأ تتفادى به القبض عليها بواسطة أعدائها لاتتمتع بأحكام المعاهـدة ، ويسرى عليها فى هذه الموانى مايسرى عليها لو كانت بالاسكندرية مثلا (١) .

ورأت المحكمة أن نقص العملة التى تكفل اتمام الرحلة لايعد ظرفا قاهراً يبرر للسفينة البقاء بموانى القناة لأجل غير محدد (٢) .

وأثير ، عند محاكمة بعض السفن المعادية ، أن السلطات التى قامت بالقبض عليها خالفت بعض أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، فقررت محكمة الغنائم أنها ليست حارسة لهذه المعاهدة وليس من واجبها ولامن اختصاصها أن تقرر جزاءات على مخالفة أحكامها (٣) .

---

(١) جارنر ، القانون الدولى والحرب الـكبرى ، ص١٥٩و١٦٠ . فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٨ . هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٣٣ (خصوصا قضية السفينة التجارية الألمانية جوتنفس Gutenfels فى ٦ يناير ١٩١٥ ، وقضية السفينة التجارية الألمانية بندوس Pindos في ١٧ فبراير ١٩١٥) .

(٢) جارنر ، القانون الدولى والحرب الـكبرى ، ص ١٦١ . هالبرج ، قناة السويس ، ص ٣٣ (قضية السفينة التجارية النمساوية كونكادورو Concadoro) .

(٣) هالبرج ، قناة السويس ، ص٣٣٤ . بريديل كيث Berriedale Keith =

والحق أن الحكومة البريطانية فى مذكرتها وتصرفاتها ، وكذلك محكمة الغنائم فى أحكامها ، اجتهدت كل منهما ، بصدد الحالات السابقة ، فى التوفيق بين أحكام معاهدة ١٨٨٨ ومقتضيات الحرب ومافيه صالح بريطانيا ، وتفسير ما نصت عليه هذه المعاهدة وما أغفلته بما يتفق وهذه المقتضيات وهذا الصالح ، خصوصاً فيما يتعلق بمرابطة السفن التجارية لأجل غير مسمى .

وسبق أشرنا إلى أن من العيوب التي تلحق المعاهدة إغفالها تنظيم مرابطة السفن التجارية . ولهذا نتساهل ونقول إن الحكومة المصرية كانت على حق فى إبعاد السفن التجارية الألمانية والنمساوية التي رابطت بموانى القناة ، على أساس أن تنفيذ المعاهدة موكول لها ، وتملك تبعاً لهذا أن تدبر حل المسائل التي تتصل بالقناة وتكون المعاهدة قد أغفلتها .

وبجانب هذا خولفت المعاهدة صراحة بمنع مرور بعض السفن المعادية من القناة واقتصار الأمر على إعطائها حرية السفر لعرض البحر . ولا يكفى لتبرير هذا التصرف القول بوجود شبهات تدل على احتمال قيام هذه السفن بسد القناة ، وكان يكفى لتلافى هذا اتخاذ احتياطات أخرى ، غير منع المرور ، كأن تكون هذه السفن أثناء عبورها تحت إشراف ضباط أو جنود من المصريين بعد اختبار حمولتها بدقة للتأكد من خلوها مما يبرر هذه الشبهات كالمتفجرات مثلا .

ونلاحظ أن محكمة الغنائم قد جنحت إلى تخريج صفتين لموانى مدخلى القناة ، صفة باعتبارها موانى تخص المرور بهذا الطريق ، وهنا تطبق أحكام المعاهدة على السفن التى تقصدها المرور ، وصفة باعتبارها موانى عادية لاتفترق عن الموانى المصرية الأخرى كالاسكندرية بالنسبة للسفن التى تلجأ إليها دون أن تنوى عبور القناة ، وهنا لا يكون لأحكام المعاهدة أثر .

= Wheaton's Elements of International Law ، ص١١٨٠ (قضية السفينة الألمانية سدمارك Sudmark) .

ووجهة النظر هـذه يصعب قبولها لأنها تعرض أحكام المعاهدة والحصانة التى قررتها لهذه الموانى لمخالفات عديدة ، وتسهل التحايل على هذه الأحكام . هـذا فضلا عن أن أعمال واضعى هذه المعاهدة لا تساعد على القول بهذا التمييز .

ومن ناحية أخرى يؤخذ على محكمة الغنائم أنها سلمت بالأمر الواقع بالنسبة لموانى القناة دون نظر للناحية القانونية إذ اعتبرت بورسعيد والسويس موانى محاربة على أساس أن مصر أصبحت حليفة أو مساعدة لبريطانيا فى الحرب ، ونفت عنها صفة كونها موانى تركية ، أى محايدة فى بداية الحرب . وهـذا قول لا يستقيم إذا علمنا أن مصر وقت القبض على السفن المذكورة ، فى الشهور الأولى من الحرب ، كانت لا تزال من الناحية القانونية فى نظر الجميع جزءاً من الدولة العثمانيـة التى لم تـكن قد دخلت الحرب بعد ، ولم يكن لبريطانيا بالأراضى المصرية غير سلطان واقعى لا سند له من القانون ، أساسه احتلال قواتها لهذا الإقليم وكذلك القرارات التى أوعزت للسلطات المصرية باصدارها فى بداية الحرب .

هذا كله بجانب تأثر محكمة الغنائم فى قضائها لحد كبير بوجهات نظر الحكومة البريطانية حتى وصـل مصير السفن التى عرضت حالاتها عليها إلى ما فيه إرضـاء أهداف هذه الحـكومة ، بحجزها أو مصادرتها . ومن ناحية أخرى نفضت يدها من بحث ما دفع به أمامها من أن بعض الإجراءات التى اتبعت كانت مخالفة لأحكام معاهدة ١٨٨٨ .

ويتعذر القول بصواب هذه الاتجاهات ، خصوصاً لصدورها من محكمة مفروض فيها قبل كل شىء مراعاة العـدالة ونصوص المعاهدات وأحكام قانون الحرب كما ينظمها القانون الدولى العام . وربما كان لمحاكم الغنائم ، على العموم ، بعض العذر إذا هى أغفلت لحد ما هذه الاعتبارات الأخيرة فى وقت الحروب ، أى فى وقت تسعى فيه كل دولة للنصر ، ويكون هذا الهدف أعلى عنـدها من كل اعتبار ، وتـكون الـكلمة الأولى للقوة . وتحيط بهذه المحاكم عادة ظروف شاذة

تؤثر على نفوذها وسيادة العدالة فى جنباتها ، حتى تضطر إلى أن تحيد أحيانا عن طريق العدالة وهو الطريق الطبيعى للقضاء بصفة عامة .

المطلب الثالث — دخول تركيا الحرب وإعلان الحماية البريطانية على مصر

وضح من بداية الحرب انحياز تركيا لدول الوسط ، وعقدت محالفة مع ألمانيا ، وانتهى الأمر بدخولها الحرب إلى جانبها فى ٥ نوفمبر ١٩١٤ ضد بريطانيا وحلفائها . وهنا زاد تعقيد مركز مصر من الناحية القانونية عما كان عليه منذ بداية الحرب وأصبحت الهوة سحيقة بين مركزها القانونى ومركزها الفعلى لأنها وهى جزء من الدولة التركية يقتضى هذا تبعيتها لتركيا فى الحرب والسلم ، ولكنها أصبحت من ناحية الواقع فى جانب الحلفاء ضد الدولة صاحبة السيادة عليها . ولما كانت منطقة قناة السويس تعد جزءا من مصر فهى تنطوى معها فى مصير واحد ، مع خضوعها بجانب هذا لمعاهدة ١٨٨٨ .

وقد رأت بريطانيا أن تنهى هذه الحالة ، وتقطع صلة مصر بتركيا ، رغبة فى أن يتفق مركزها القانونى مع مركزها الفعلى ، فأعلنت عليها الحماية البريطانية فى ١٨ ديسمبر ١٩١٤ . وقرر التصريح الرسمى الذى أصدره وزير خارجيتها فى هذا التاريخ أن سيادة تركيا على مصر قد انتهت ، وأن الحكومة البريطانية ستتخذ كل التدابير الضرورية للدفاع عن مصر وحماية سكانها ومصالحها . (١)

وترتب على هذا فعلا أن أصبحت مصر وموانيها إقليما محاربا فى جانب الحلفاء ضد تركيا وحلفائها . وتولت بريطانيا ، مع السلطات المصرية ، الاشراف على منطقة القناة وباشرت الحقوق التى احتفظت بها معاهدة ١٨٨٨ لمصر وتركيا

(١) شراباتى ، عن مركز قناة السويس ، ص ١٠٧ .

وفى ١٩ مايو أكملت بريطانيا ذلك بخلع الخديو عباس حلمى الذى كان موجودا من بداية الحرب فى تركيا وظهرت ميوله فى جانبها ضد انجلترا ، وعين بدله الأمير حسين كامل بلقب « سلطان » مصر .

وزاولت أساطيلها وقواتها نشاطها داخل هذه المنطقة .[١]

المطلب الرابع — الترتيبات والعمليات الحربية بمنطقة القناة

أولا — الأحداث الواقعية :

من بداية الحرب كانت مصر ومنطقة القناة محط أنظار المعسكرين المتعاديين . وقد رتب الأتراك والألمان الخطط اللازمة للهجوم والاستيلاء على مصر وطرد الانجليز منها و انتزاع الاشراف عليها وعلى القناة من أيدى الحلفاء و إعادة هذه المناطق لسيادة ونفوذ تركيا .

واحتاطت بريطانيا لمثل هذه الأغراض وقابلتها بتدابير دفاعية تحول دون تحققها . وقررت أن تكون القناة خط الدفاع الرئيسى ، فحشدت بمنطقتها قوات محاربة ، وأقامت تحصينات مؤقتة ، ووضعت على شواطئها بطاريات مدفعية ، وحفرت بجانبها خنادق ليربض فيها الجنود ، ورتبت بداخلها دوريات من السفن كاسحات الطوربيد ، واحتلت سفن حربية انجليزية وفرنسية بعض المواقع فى بحيرة التمساح والبحيرات المرة ، ورتبت رقابة شديدة على مجرى القناة ومداخلها ، خصوصا فى الليل وفى أجزائها التى تتصل بسهولة بالصحراء ، ووضعت اشتراطات خاصة بالنسبة للقوارب والأشياء العائمة التى توجد داخل القناة . وغير هذا من التدابير التى رتبتها السلطات البريطانية ، خصوصا على الشاطىء الغربى .

وتنفيذا للخطط التركية الألمانية تقدمت القوات التركية ومعها ضباط ألمان تجاه مصر من صحارى سينا وسوريا ووقع الهجوم فعلا وحاولت القوات المهاجمة عبور القناة فى ليل ٢/٣ فبراير ١٩١٥ ، واشتبكت معها القوات البريطانية والسفن

---

(١) مقال هوسكنزعن Italy and Ethiopia, The Suez Canal in Time of War بمجلة Foreign Affairs ، أكتوبر ١٩٣٥ ، جزء ١٤ رقم ٣ ، ص ٩٨ (المقال من ص ٩٣ إلى ١٠١) . الملف Canal de Suez ، 68/2/1398 ، بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية) .

الحربية الانجليزية والفرنسية مع ما قدمته السلطات المصرية من قوات وعمال من المصريين . وتوقفت حركة المرور بالقناة فعلا فى الوقت الذى وقع فيه القتال . ونجح المهاجمون فى البداية بأن وصلت بعض قواتهم للبر الغربى عبر القناة . ولكن الأمر انتهى بنجاح الحلفاء فى رد الهجوم وانسحب الأتراك والألمان من منطقة القناة وجوارها . (١)

وسارت الامور بعد ذلك ، باقى فترة الحرب ، على نمط واحد : الحلفاء من ناحية عملوا على ابقاء نفوذهم على القناة وحفظها سليمة لمرور سفنهم وإبعاد الأعداء عنها ، فرتبوا رقابة مستمرة على مجراها مع الاستعدادات العسكرية المناسبة ، وظلت أساطيلهم تحرس مداخلها وتشرف بقوة على منطقتها من ناحيتى البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ، ولهذا لم تتمكن سفن الأعداء من الاقتراب من مداخلها خشية اصطدامها بأساطيل أقوى منها ، ووضع الحلفاء نظاما لمرور السفن بها فمنعوه ليلا ، وحتموا على كل سفينة أن تحصل على تصريح من السلطات العسكرية قبل الاذن لها بالعبور . ولما انتهت الحرب أزالوا التحصينات التى كانوا أقاموها بمنطقة القناة . (٢)

---

(١) بلاغ رسمى (بجريدة الأهرام فى ٤ فبراير ١٩١٥). يكن ، قناة السويس والتنظيم الدولى للقنوات العامة ، ص ١٣٢ . دوبان ، الهجوم على قناة السويس ، ص ١٧ وما بعدها و ٣٠ وما بعدها . باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٣ . هيوشونفيلد ، عن « قناة السويس » (تعريب أحمد خاكى) ، ص ٦٥. مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، منشور فى Revue Générale de Droit International Public ، باريس ١٩٣٦ المجموعة الثالثة ، ص٥٩ . جيبال ? Peut on fermer le Canal de Suez ، ص ٤٨ وما بعدها .

(٢) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٤ . ملف بمحفوظات دار الهلال بعنوان « Egypte : Economie, Communications, Canal de Suez » . الجود Egypt and The Army ، Elgood ، ص ١٥٠ . جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ، ص ٥٠ .

والأتراك وحلفاؤهم ، من ناحية أخرى ، تذرعوا بكل الوسائل التى فى امكانهم لتخليص القناة من نفوذ الحلفاء أو على الأقل تعطيل انتفاعهم بها ، فأغارت طائراتهم على مداخلها بأن هاجمت السويس فى ٢١ يولية ١٩١٥ وبورسعيد فى أول سبتمبر التالى ، وتوصلت إلى بث الألغام بمجراها فى حالات كثيرة . وفشلت هذه الألغام فى سد القناة أو هدمها ، إلا أنها مع ذلك سببت ازعاجا حقيقياً لحركة الملاحة بها حتى اقتضى الأمر قيام الحلفاء بتنظيم مرور السفن وترتيب التدابير الدفاعية على شواطئها كما ذكرنا ، ونشطت الغواصات الألمانية فى تصيد سفن الحلفاء فى البحر الأبيض المتوسط حتى تشل حركة القناة . ولكن يلاحظ أن هذه الغواصات اتخذت ميدان عملها هذا خارج منطقة القناة .(١)

ثانيا — الحكم على هذه الأحداث :

رأينا العمليات الأساسية كما يرويها التاريخ بصدد الهجوم على قناة السويس والأراضى المصرية والدفاع عنهما فى فبراير ١٩١٥ ، وكذلك التدابير والتصرفات التى صدرت عن الحلفاء وأعدائهم باقى مدة الحرب . ويلزمنا ، بعد هذا الاستعراض ، البحث عن حكم القانون فى هذه الأحداث ، وعما إذا كانت تصرفات الانجليز وحلفائهم ، من جانب ، والأتراك وحلفائهم ، من الجانب الآخر ، تتفق مع المركز القانونى للقناة أو بمعنى أوضح مع معاهدة ١٨٨٨ ، ومدى مخالفة أو موافقة هذه التصرفات لهذه المعاهدة ، وعما إذا كانت هناك استثناءات أو أعذار قانونية من نصوص المعاهدة أو روحها تسمح لأى طرف بأن يتجاوز بعض أحكامها .

هناك من يقول بأن وجود القوات والسفن الانجليزية والفرنسية مع القوات المصرية داخل منطقة القناة لا يتجافى مع روح ونص معاهدة ١٨٨٨ ، مستندا الى

---

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٧ و٣٣٨ . الجود Egypt and The Army ، ص ١٥٢ وما بعدها . هالبرج ، قناة السويس ، ص٣٤٦ وما بعدها .

تشعب الظروف التاريخية والمادية والمعنوية لصراع سنة ١٩١٤ ، والاتجاه لفكرة التعاون الدولى ، والنظام الجديد الذى وضعت فيه مصر بين العائلة الدولية ، والدور الذى تقوم به بريطانيا وفرنسا فى ذاك الوقت كنواب عن مجموعة الدول وتطوعها لرعاية مصالح جميع الشعوب ، وأنه لما كانت القوات «الانجليزية الفرنسية المصرية» لم تستخدم إلا كأداة ضرورية لتنفيذ وحماية نظام القناة ، ولم تعترض أبدا مرور المحايدين فى هذا الطريق ، ولم تدّع أن لها وحدها حق مباشرة الحقوق الحربية فى هذه المنطقة ، كالاغتنام والحصر ، حتى فى مواجهة سفن الاعداء ، فضلا عن منح هذه السفن حق العودة لموانى بلادها أو للمياه المحايدة ، فإن هذا كله معناه أنه لا يوجد اعتداء من جانب هذه القوات وحكوماتها على معاهدة القناة . ثم يقول صاحب هذا الرأى إن هجوم تركيا وحلفائها فى فبراير ١٩١٥ يعد ، على العكس ، اعتداء على هذه المعاهدة ، لأنه لو قبل ادعاء تركيا بأن لها الحق فى أن تعتبر مصر ، رغم كل الظروف ، ولاية ثائرة وأن لها أن تعيدها بالقوة لسيادة السلطان ، فإنه لاخلاف فى وجوب التفرقة بين مسألة مصر ، التى تخضع للسياسة العامة ، ومسألة المرور بالقناة التى وضع لها نظام دولى نهائى وقعته الدول المتنازعة الآن ويلزمها جميعا احترامه على وجه المساواة التامة .(١)

ويقول رأى آخر إن تطبيق معاهدة ١٨٨٨ يؤدى لاعتبار القوات الانجليزية والفرنسية التى تجمعت بمنطقة القناة غير مختصة بالعمل فى هذه المنطقة لأن هذه المعاهدة تعد نافذة فى مواجهة بريطانيا ، كغيرها ، بعد تنازلها عن تحفظها عليها سنة ١٩٠٤ ، ولكن مما يبرر اعتداء الحلفاء فى هذه الحرب على نصوصها أن هذه المعاهدة لم تتدبر مسألة غزو مصر بواسطة دولة أو أكثر من الدول الموقعة عليها ، أو استخدام سفن المحاربين لمياه القناة ملجأ تحتمى فيه من أعدائها ، ولهذا يجب قبول

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١١٤ و ١١٥ .

تجاهل بريطانيا وفرنسا لنصوصها من ناحية الواقع بعد أن أجبرها على هذا ماظهر من استعداد القوات التركية للهجوم على مصر والقناة[١].

هذه الآراء وأمثالها تتجه للدفاع عن تصرفات أحد طرفى النزاع ، وتبعد عن محور الموضوع ، وتتلمس الأعذار والحجج من ظروف خارجة عن نصوص الصك القانونى الذى نظمت الدول به مركز قناة السويس عام ١٨٨٨ ، وتصوغ هذه الأعذار أحيانا فى قالب أسانيد تصلح مادة للدعاية الحربية يستخدمها دعاة الحرب والسياسة ولكنها لاتصلح أساساً للبحث القانونى السليم ، وذلك كالقول بأن بريطانيا وفرنسا تصرفتا كنواب عن مجموعة الدول لرعاية مصالح جميع الشعوب ، دون أن نجد بين أيدينا من المعاهدات أو المواثيق مايثبت وجود مثل هذه النيابة العامة . وما أسهل ماتسبغه الدولة المحاربة على نفسها من الصفات أثناء الحرب لاجتذاب الرأى العام الدولى إلى صفها وتبرير موقفها وحجب ماقد يشوب تصرفاتها الحربية من مآخذ .

والحق أن الحلفاء ، وفى مقدمتهم بريطانيا ، من ناحية ، وتركيا وألمانيا وكتلتهما ، من ناحية أخرى ، قد خالفوا جميعاً أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، التى اشتركوا فى وضعها والتوقيع عليها ، والتزموا بها ، أى اعتدوا على المركز القانونى لقناة السويس ، دون أن يكون لأى من الطرفين سند من المعاهدة يبرىء تصرفاته بجملتهما من صبغة الاعتداء على النصوص المقررة ، على التفصيل الآتى :

(ا) عن تصرفات بريطانيا وحلفائها :

رتبت بريطانيا من بداية الحرب استعدادات عسكرية واسعة داخل منطقة القناة فحشدت بها القوات ورابطت بسفن حربية بريطانية وفرنسية وأقامت الحصون ، وانتهى الأمر إلى استخدام هذا كله فى القتال الذى وقع على شواطىء القناة وداخل مجراها فى ٢ و٣ فبراير سنة ١٩١٥ . وهذا مخالف لمعاهدة ١٨٨٨ التى لاتجيز ،

---

(١) إلجود ، The Transit of Egypt ، ص ٢١٩ وما بعدها .

بصفة عامة ، حشد الجيوش وإقامة الحصون على شواطىء القناة أو ارتكاب الأعمال العدائية داخل منطقتها .

وحتى فى حالة التدابير الاستثنائية التى تتخذ لتنفيذ المعاهدة ، خصوصاً ما تعلق بالمحافظة على سلامة القناة والدفاع عن مصر ، رسمت نصوص المعاهدة لهذا طريقاً واضحاً هو قيام مصر بهذه المهمة ، فإذا أعوزتها الوسائل اللازمة تلجأ لتركيا ، وهذه تتفق ، عند اللزوم ، مع باقى الدول الموقعة على تصريح لندن سنة ١٨٨٥ ، لاتخاذ التدابير الضرورية . واشترط على وجه الخصوص أن تستخدم مصر وتركيا قواتهما الخاصة عند اتخاذ هذه التدابير الاستثنائية . وإذا لزم تدخل الدول الأخرى كان هذا التدخل بمقتضى ترتيب تشترك فيه جميع الدول الموقعة على تصريح لندن المذكور ، ومنها تركيا وألمانيا . والقوات التى حشدت بمنطقة القناة لايمكن اعتبارها قوات تابعة لمصر أو تركيا أو رتبتها الدول الموقعة على التصريح مجتمعة .

ربما قيل إن بريطانيا بعد إعلانها الحماية على مصر وقطع صلة هذا الإقليم بتركيا ، صاحبة السيادة عليه ، فضلا عن احتلاله بالقوات البريطانية ، قد اكتسبت مركزاً قانونياً يخولها مباشرة الحقوق التى تملكها مصر أو فى الأقل حلت من مصر محل تركيا فصار لها مباشرة حقوق هذه الأخيرة . وهذه حجة غير مقبولة لأن المركز القانونى لمصر والقناة لايغيره مجرد صدور تصريحات من جانب بريطانيا وحدها . وحتى مع القول بأن تركيا قد تنازلت عند توقيع الصلح عن حقوقها على مصر ، وكان لتنازلها أثر رجعى من ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، تاريخ دخولها الحرب ، فإن هـذا لايمنع أن تصرفات بريطانيا فى منطقة القناة كانت تعد وقت صدورها اعتداء على حقوق تركيا ، فضلا عن أنها تعد على الدوام اعتداء على باقى نصوص معاهدة القناة وحقوق مصر ، وهى النصوص والحقوق التى لاتتأثر حتى بتنـازل تركيا الذى لاينصب إلا على حقوقها هى وحدها . هذا علماً بأن التنازل المذكور تم لمصلحة مصر وفق القواعد العامة ، كما سنرى عند دراسـة معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣

التى تنازلت تركيا بمقتضاها عن حقوقها على مصر دون أن تعين لمن تنازلت عن هذه الحقوق .

والحق أن هناك حجة قد تكون فى جانب الحلفاء ، وهى أن انجلترا كانت قد نازعت ، عند تحضير معاهدة ١٨٨٨ ، فى اشتراط تقييد مصر وتركيا باستخدام قواتهما الخاصة عند اتخاذ تدابير تنفيذ المعاهدة والدفاع عن مصر ، وظلت عند رأيها إلى أن اتفقت حكومتها مع الحكومة الفرنسية على قبول هذا الشرط على أن يكون مفهوما أن أية دولة موقعة تكون فى حل من هذا الشرط إذا اعتدت دولة موقعة أخرى على أحكام المعاهدة ، وهو ما عبرت عنه الوثائق بأن المعاهدة تكون فى مثل هذه الحالة الأخيرة مجرد « قصاصة من الورق » . (١)

وهذه الحجة قد تفيد مشروعية رد الهجوم الذى وقع فعلا فى فبراير ١٩١٥ والذى يحمل فى طياته خرق نصوص المعاهدة بما قد لا يمنع بريطانيا من التدخل . ولكن هذه الحجة إن كان لها أثر فإنه لا يتعدى واقعة الهجوم المذكور ورده ولا ينسحب لشهور كثيرة سابقة عليه ، ولا يبرر حشد القوات وغير هذا من التدابير التى قام بها الحلفاء فى منطقة القناة تنفيذا لخططهم الحربية العامة .

وقد يقال إن رد الهجوم يقتضى ، بعد التحقق من قرب وقوعه ، اتخاذ تدابير سابقة عليه ، ولكن هذا لا يعني أن تندفع بريطانيا وحلفاؤها من أول يوم دخلت فيه الحرب فى اتخاذ منطقة القناة قاعدة لحشد الجيوش والأساطيل تنفيذا لخططهم الحربية والتجاوز عما يعوق هذه الخطط من نصوص معاهدة ١٨٨٨ ، احتياطا ضد احتمال كان لا يزال فى عالم الغيب ، خصوصا وأن تركيا لم تدخل الحرب إلا بعد أكثر من ثلاثة أشهر من بدء نشوبها .

وظلت بريطانيا وحلفاؤها على موقفهم المناقض للمعاهدة بعد فشل هجوم

---

(١) مجموعة وثائق مفاوضات الحكومات بخصوص نقط الخلاف على مشروع لجنة ١٨٨٥ ، ص ٧٤ و ٧٥ (خطاب الحكومة البريطانية للحكومة الفرنسية فى ١٩ أغسطس ١٨٨٧) .

فبراير ١٩١٥ إلى أن انتهت الحرب سنة ١٩١٨ ، إذ استمرت استعداداتهم الحربية قائمة بمنطقة القناة طول هذه الفترة .

ولما انتهت الحرب أزال الحلفاء التحصينات التى كانوا قد أقاموها بمنطقة القناة حتى لا تكتسب ببقائها صفة التحصينات الدائمة ، وتكون بهذا شاهدا على اعتداء آخر من جانبهم على أحكام المعاهدة التى تحرم إقامة التحصينات بهذه المنطقة .

(ب) عن تصرفات تركيا وألمانيا :

قلنا إنهما أيضا خالفتا بتصرفاتهما أحكام معاهدة ١٨٨٨ . ولكن قبل أن نناقش أوجه المخالفة ننبه إلى حجة قد تعترض سبيل الباحث الذى يتصدى لنقد تصرف تركيا ، وهي أن هذه الدولة لها بمقتضى هذه المعاهدة بعض الحقوق الاستثنائية باعتبارها الدولة صاحبة السيادة على مصر ، وأهمها حق التدخل بمنطقة القناة والتحلل من بعض النصوص لضمان تنفيذ المعاهدة والمحافظة على القناة و الدفاع عن مصر عندما لا تتمكن هذه الأخيرة من ذلك ، وعند نشوب القتال بمنطقة القناة فى فبراير ١٩١٥ كانت تركيا لا زالت تعتبر مصر خاضعة لسيادتها، وأنها لا زالت تتمتع بالحقوق التى اكتسبتها فى المعاهدة بمقتضى هذه السيادة .

ولكن إذا سلمنا بوجهة النظر هذه ، بل لو تساهلنا أكثر من هذا وتجاوزنا عما تقرره المعاهدة من أن تدخل تركيا فى هذه الحالات يكون بناء على طلب مصر ، عندما لا تتمكن من اتخاذ التدابير اللازمة ، وقلنا إن لها أن تتدخل حتى لو لم تستدعها الحكومة المصرية ، بسبب أن سلطة مصر عطلتها بريطانيا ، فإن هذا كله لا يسمح بالقول بأن تصرفات تركيا كانت فى نطاق حقوقها المذكورة ، التى أعطيت لها بقصد ضمان تنفيذ المعاهدة وسلامة القناة والدفاع عن مصر ، فضلا عن الشروط الجوهرية التى قيدت بها هذه السلطة والتى أهمها المحافظة على سلامة الملاحة واستخدام القوات الخاصة عند اتخاذ التدابير اللازمة .

والواقع أن تركيا قد أخلت بالتزاماتها فى المعاهدة إذ هجمت على القناة

بقواتها وأشركت معها بعض الضباط الألمان ، و باشرت الأعمال العدائية بمنطقتها، وهدد هـذا الهجوم الملاحة بل عطلها فعلا بعض الوقت ، وكان هدف تركيا لا المحافظة على القناة حتى تبقى حرة للجميع بل طرد الحلفاء وسفنهم من هـذه المنطقة كلها وحرمانهم تماما من استخدام هذا الطريق . وتطرفت أكثر من هذا ، بعد فشل هجومها فى فبراير ١٩١٥ ، وعملت على تعطيل الملاحة تماما بالنسبة للجميع ، ولو أدى هذا لنسف القناة ذاتها ، فقامت ببث الألغام فى مجراها لهذا الغرض .

وألمانيا ، حليفة تركيا ومن الدول الموقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، اشتركت هى الأخرى فى الاعتداء على القناة ومعاهدتها باشتراك ضباطها فى الحملة التركية التى هاجمت هـذا الطريق ، ومساهمتها فى حركة بث الألغام بمجرى القناة ، وقيام طائراتها بالهجوم على السويس و بور سعيد .

ونلبه إلى أن قيام غواصات ألمانيا بتصيّد سفن الحلفاء المتوجهة للقناة والقادمة منها لا يعد اعتداء على معاهدة ١٨٨٨ ، مادامت هـذه الغواصات قد باشرت نشاطها خارج منطقة القناة كما حددتها هذه المعاهدة . ولا ينطبق على عملها هذا صفة الحصر الذى حرمت المعاهـدة تطبيقه على القناة فى أى مكان حتى خارج منطقتها .

ولا يعنينا الحكم على الترتيبات والخطط التى رسمتها تركيا وألمانيا مقدما فى أراضى الشام وغيرها كتمهيد لغزو مصر من الشرق ، إذ هذه التدابير تظل خارج نطاق حكمنا لأنها اتخذت خارج منطقة القناة ، ويكون حكمها حكم التدابير التى تقوم بها بريطانيا بالاسكندرية مثلا ، ولا يدخل فى بحثنا إلا ما قامت به تركيا وألمانيا فعلا فى المنطقة المذكورة .

وقد استندت تركيا ، تبريراً لما قامت به ، إلى تصرفات الحلفاء ، فوجهت مذكرة للدول المحايدة فى مايو ١٩١٥ تقرر فيها اضطرارها لمد الأعمال العدائية إلى قناة السويس لأن الحكومة البريطانية ، خلافا لمعاهدة ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ ،

رابطت بسفن حربية داخل القناة ، وحصنتها ، ولأن الحكومة الفرنسية أنزلت بعض القوات بمصر بقصد القيام بأعمال العدوان ضد الامبراطورية العثمانية . (١)

والرأى المجرد فى هذه المذكرة ، على فرض صحة معلوماتها بحذافيرها ، لاتبرر تجاهل تركيا لأحكام معاهدة القناة ، لان الاعتداء لايبرر الاعتداء ، إلا إذا قلنا إن هذه المعاهدة لم يعد لها قيمة بعد أن نقضها أحد أطرافها .

وبمناسبة المذكرة التركية هناك كلمة حق لا بد من إبدائها وهى أن الباحث يجد نفسه فى حيرة إذا وسع نظرته فى الحكم على تصرفات المتحاربين بصفة عامة دون التقيد بحدود المعاهدة المذكورة . ويكفى لتوضيح هذه الحيرة أن نلقى السؤال الآتى : سلمنا أن بريطانيا وفرنسا من ناحية ، وتركيا وألمانيا من ناحية أخرى ، قد اعتدت كلها على قناة السويس ونظامها القانونى الذى قررته معاهدة ١٨٨٨ ، دون أن يستند اعتداء دولة منها على أسباب قانونية مقنعة ، فماذا كانت تفعل أية واحدة منها فى وقت الحرب التى اشتركت فيها إذا هى أرادت أن تتقيد بدقة بأحكام المعاهدة والنظام القانونى للقناة ؟ هل تلزم موقف التقيد الدقيق بهذه الاحكام حتى إذا كان خصومها قد اتخذوا من جانبهم جميع مايلزم لتنفيذ خططهم الحربية التى تهدف لضمان النصر النهائى لجانبهم ، دون أن يتقيد هؤلاء الخصوم بأحكام المعاهدة ؟

الحق أننا إذا راعينا سائر الاعتبارات التى تلابس الحروب والتى تفرض علي الدول المتحاربة السير فى الطريق الذى يؤدى بها للنصر ، وهو مايؤدى عادة للتضحية بسائر الاعتبارات التى تعوق هذا الهدف كأحكام المعاهدات وغيرها ، وإذا راعينا أن نفس معاهدة ١٨٨٨ لاترسم لنا جزاء يوقع على من يخالفها ، بل ولا ترسم لنا طريقة تتبع عند الخلاف على تطبيق أحكامها والحكم على تصرف

---

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٨ . مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٥٨ . أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ٢١٥ .

معين هل يتعارض أو لا يتعارض مع هذه الأحكام ، وإذا راعينا أن ليس هناك بصفة عامة هيئة أو جهة أعلى من الدول ، أى سلطة فوق سلطتها ، يمكن الالتجاء اليها وقت الحرب للبت فى الخلافات التى تثور بين المتحاربين حول تطبيق المعاهدات وغيرها ، خصوصا البت فى تعيين البادىء بخرق المبادىء القانونية وأحكام المعاهدات ، والتفرقة بين الحق والباطل ، كل هذا يجعلنا نكتفى بالقول بأن طرفى النزاع قد خرقوا معاهدة ١٨٨٨ ، دون مبرر من أحكامها أو من نظام القناة بصفة عامة ، وأنه كان يجب عليهم مراعاة هذه الأحكام ، ولكن مادام الاعتداء قد وقع من الجانبين فان من العسير أن نقرر أن تركيا أو أن بريطانيا كان يجب أن تحترم نصوص المعاهدة وهى ترى خصومها ينقضونها .

وهذه هى طبيعة الحرب بصفة عامة ، اتهامات متبادلة ، وكل محارب يهدف للنصر دون اقامة وزن كبير للمواثيق والمعاهدات ، وتضيع الحقيقة فى خضم الحوادث ، وينتهى الأمر باقرار وجهة نظر الغالب .

المطلب الخامس — موقف شركة القناة

للاحاطة بسائر نواحى البحث فيما يختص بالظروف والأحوال التى تحكمت فى المركز الدولى لقناة السويس إبان الحرب الكبرى ، يلزمنا معرفة الدور الذى قامت به الشركة ومدى اشتراكها وتدخلها فيما اتخذ تجاه القناة فى هذه الحرب :

تنبهت هذه الشركة من البداية لمهمتها وواجبها فى العمل على مايصون مهمة القناة ومركزها ، خصوصا بعد أن ظهرت بوادر يخشى أن تؤثر على سلامتها كظهور سفن حربية المانية قوية تجوب المناطق الشرقية من البحر الأبيض المتوسط .

وفى ٣ أغسطس ١٩١٤ ، أى بعد قيام الحرب ولكن قبل اشتراك انجلترا وفرنسا فيها ، أعلن رئيس الشركة فى جلسة مجلس ادارتها أن واجب الشركة الأهم هو أن تعلن وتحمى بوسائلها حرية المرور بالقناة ، وهو الواجب الذى تلزمها

به نصوص امتيازها . وقد صدرت التعليمات بهذا فعلا لإدارتها بمصر ، وراعتها هذه الأخيرة بدقة . (١)

ولما دخلت انجلترا الحرب و بدأت توعز للسلطات المصرية باتخاذ اجراءات ضد سفن دول الوسط كتعطيل مرور بعضها ، قرر وكيل الشركة بمصر لهذه السلطات أن ادارة الشركة لايمكنها أن تشترك فى اجراء يعوق حرية المرور ، وأخطر بذلك المركز الرئيسى بباريس ، فقام رئيس الشركة بالاتصال بالسفير البريطانى بها ، وهذا برر هذه الاجراءات على أساس أن السفينة التى عطل مرورها استخدمت أجهزة اللاسلكى بها للتجسس على السفن الانجليزية ، وهو عمل يتساوى والأعمال العدائية التى حرمتها معاهدة ١٨٨٨ .

وفى حالة أخرى أجابت الشركة قنصلى انجلترا وفرنسا ببور سعيد أنها يستحيل عليها أن ترفض القيام باجراءات الدلالة لسفينة كان موقفها سليما معها ، والتسبب فى تعطيل مرورها ، لا لشىء إلا مجرد الظن من جانب سلطات الحلفاء بأن هذه السفينة تنوى سد القناة أثناء عبورها ، ودون أن يتأيد هذا الظن ببراهين كافية . وفعلا قدمت الشركة الدليل المطلوب ، ولـكن سلطات الحلفاء هى التى منعت مرور السفينة . (٢)

وقد احتج أرباب السفن المعادية لدى الشركة على الاجراءات التى اتخذت ضد سفنهم اعتداء على مركز القناة ، فأجابتهم بأن هذه الاجراءات قامت بها السلطات المحاربة وأنها ليس فى امكانها معارضة هذه السلطات ، وتعتقد أن كل مافى استطاعتها عمله فى هذه الأحوال هو الامتناع عن الاشتراك بأى شكل فى

---

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٢ .

(٢) باهون ، المرجع السابق ، ص٢٢و٢٣ . كرايتيس، The Spoilation of Suez ص ٢٤٠ . دويان ، الهجوم على قناة السويس ، ص ٥٧ . جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ، ص ٤٧ .

هذه الاجراءات ، وبهذا تكون قد أدت واجبها كاملا ولم تقصر فى أمر كان فى مقدورها عمله .(١)

و بعد أن اتضحت خطة الاتراك والألمان لمهاجمة مصر من ناحية القناة رأت الشركة من الحكمة أن تغير موقفها المحايد وتتفق مع الحلفاء فيما يتخذ لصيانة القناة للحد الذى يضمن سلامتها و بقاءها مفتوحة دائما للسفن التى تريد عبورها . وسهلت للحلفاء اتخاذ التدابير اللازمة وقامت معهم ببعضها كحراسة مجرى القناة وتطهيره باستمرار . ورأت فى سبيل دفع الخطر ورد الهجوم عن القناة أن تقدم بدون قيد أو شرط مشاركتها التامة بالأشخاص والمواد للسلطة التى تحقق الدفاع عن هذا الشريان المهدد ، ووضعت جميع مهماتها الثابتة والمنقولة تحت تصرف السلطة العسكرية البريطانية ، التى استخدمت هذه المهمات لأقصى حد ، وتركت لهذه السلطات أن تفتش السفن عند وصولها لموانى مداخل القناة ، وان تضع عند اللزوم على ظهرها حارسا مسلحا أثناء عبورها . وظلت هذه المعاونة ، التى اعترفت بها السلطات المذكورة ، حتى انتهت الحرب(٢) .

هذا هو موقف الشركة وهذه هى تصرفاتها إبان الحرب الكبرى . والذى نلاحظه انها فى بداية الحرب رأت أن تركن فى تصرفها لجانب القانون وتحترم القواعد التى وضعت لتنظيم مركز القناة . ولم تكتف بأن تراعى فى تصرفاتها هذه القواعد ، بل صارت تعترض على تصرفات بريطانيا وحلفائها التى تخالف الأحكام القانونية المقررة ، خصوصا أحكام معاهدة ١٨٨٨ . ولكن بعد أن تحققت الشركة من أن القناة عرضة للهجوم من ناحية الأتراك والألمان بدأت تعمل على مايحقق سلامة هذا الطريق حتى لو كان فى هذا مايتعارض مع النصوص

---

(١) كرابيتيس ، The Spoilation of Suez ، ص ٢٤٢ . دويان ، الهجوم على قناة السويس ، ص ٣٤

(٢) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٤ . دويان ، الهجوم على قناة السويس ، ص ٣٠ و ٥٧ وما بعدها و ١١٣ .

المقررة ، أى أنها حادت عن موقفها الأول الذى التزمت فيه الحياد التام .

والحق أن الشركة كانت تهدف لصيانة مصالحها والاحتفاظ بالقناة سليمة ، وراعت الاعتبارات القانونية مادامت لاتتعارض مع هذا الهدف .

وهناك ملاحظة أخرى نخرج بها من تتابع الأحداث وترابطها وهو أن الشركة تأثرت لحد كبير بموقف فرنسا من بداية الحرب ، وكان يهم المسيطرين على شئونها ، وغالبيتهم من الفرنسيين ، ألا تضار المصالح الفرنسية التى كانت فى نفس الوقت تسير فى فلك واحد مع مصالح بريطانيا وباقى الحلفاء ومصالح الشركة نفسها .

المطلب السادس — نتائج ودروس

رأينا أثر الحرب الكبري على المركز القانونى لقناة السويس ، فما هى النتائج التي خرجنا بها والدروس التى استفدناها من هذا البحث بخصوص هـذا الظرف الذى وضع القناة ومعاهدتها موضع التجربة الدقيقة وجعل الاعتبارات والأحكام القانونية تتصادم فعلا مع القوة والواقع ؟

تصارعت القوات المتحاربة فى منطقة القناة فترتب على هذا قصور الأمان الذى يضمن للسفن حرية المرور الهادىء بالشكل الذى هدفت اليه معاهدة ١٨٨٨ . بل إن الصراع الذى كان مجاله البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر خارج منطقة القناة أظهر ان أمن هذا الطريق يرتبط لحد كبير بأمن البحار المحيطة به ، حتى أن حركة المرور تحولت عنه بشكل واضح فى سنى الحرب إلى طريق رأس الرجاء الصالح .

ووضح خلال الحوادث أن معاهدة القناة يلحقها القصور من عدة نواحى ، أظهرها ضيق منطقة القناة التى تسرى عليها أحكامها ، وهو ماترتب عليـه أن السلطات التى تـكون لها الغلبة فى الأراضى المصرية حول هذه المنطقة ، وكذلك فى البحار المحيطة بها ، يمكنها أن تجمع فى وقت واحد بين منع خصومها من الاستفادة

من القناة واحترام حصانة منطقتها كما حددتها المعاهدة ، إذ يمكنها أن ترابط خارجها مباشرة ، براً وبحراً ، فتمنع سفن أعدائها من الوصول لهذه المنطقة . ولهذا لا يكفى أن يعلن أن القناة مفتوحة المرور بحرية ولكن المهم ضمان وصول السفن لمنطقتها . وبسبب تفوق أساطيل الحلفاء بصفة عامة ، وعند مداخل القناة بصفة خاصة ، لم تتمكن سفن دول الوسط من دخول هذه المنطقة أو الاقتراب منها بعد أن طهرت من مثيلاتها فى الأيام الأولى من الحرب . ولهذا يمكن القول إن حريه المرور العامة تعطلت طول فترة الحرب ، إلا بالنسبة لسفن الحلفاء . وما كان الموقف يتغير كثيرا لو أن المعاهدة لم تكن موجودة أصلا .

وكان للمركز الشاذ الذى خضعت له مصر أثر كبير فى مركز القناة ، فقد تحاربت الدولة صاحبة السيادة القانونية عليها مع الدولة صاحبة السلطة الفعلية بها ، وهو ماساعد على اختلال تطبيق نصوص معاهدة ١٨٨٨ التى لم تفترض مثل هذا الموقف ولم تحسب حساب مركز بريطانيا الخاص بمصر واحتمال نشوب الحرب بينها و بين تركيا التى احتفظت لها هذه المعاهدة بحقوق خاصة أظهرت الحرب الكبرى استحالة التمتع بها إلا إذا أمكن هذا بالالتجاء للقوة بل والاعتداء على النصوص الأخرى الواردة بالمعاهدة .

ومن الدروس التى نستفيدها من ظروف هذه الحرب ان الاعتبارات القانونية لا يكون لها وزن كبير بجانب الاعتبارات الحربية والأغراض التى تسعى إلى تحقيقها الدول المتحاربة فى ظروف تكون الكلمة الأولى فيها للقوة .

وأهم مايجب التنبيه إليه ، حتى يصان مركز القناة وتنفذ النصوص الخاصة بها تنفيذا دقيقا فى جميع الظروف ، هو العمل على ضمان احترام مبدأ المساواة بين الدول فى كل مايتعلق بالقناة من الناحيتين القانونية والفعلية ، والاحتياط لسائر الاحتمالات ، لأن اختلال هذا المبدأ يؤدى لنفس النتائج التي خرجنا بها من الحرب الكبرى . ولا نصل لهذا الغرض إلا إذا كانت الدولة صاحبة السيادة

على القناة ، وهى مصر ، قوية لدرجة لاتمكّن أية دولة أجنبية من أن تباشر على هذا الطريق نفوذاً يمكّنها عند اللزوم من الاستئثار به لمصالحها والتضحية بمصالح الغير .

الفصل الثالث

أثر معاهدات السلام وميثاق عصبة الأمم على مركز القناة

يعقب الحروب عادة تسويات للمسائل التى خلفتها والنتائج التى ترتبت عليها والتغييرات التى تمت ابانها ، وهو ماحصل بعد أن وضعت الحرب الكبرى أوزارها في ١١ نوفبر ١٩١٨ . وفى الوقت نفسه قامت حركة هامة تهدف لإيجاد وسيلة تضمن صيانة السلام العالمى وحل المنازعات بصفة دائمة وأدت لوضع ميثاق «عصبة الأمم» . وسنبحث أثر هذا كله على مركز قناة السويس فى المبحثين الآتيين :

المبحث الأول

معاهدات السلام

أثرت الحرب الكبرى لحد كبير على وضع قناة السويس ومركز مصر بصفة عامة ، خصوصاً من الناحية العملية . لهذا يهمنا أن نلم بالبنود الخاصة بهذه القناة مما وردفى معاهدات الصلح التى أعقبت هذه الحرب والتى عقدها الحلفاء مع أعدائهم السابقين ، وهى معاهدة فرساى Versailles مع ألمانيا فى ٢٨ يونية ١٩١٩ ، ومعاهدتا سان جرمان Saint.Germain مع النمسا وتريانون Trianon مع هنغاريا ، الاثنتان فى ١٠ سبتمبر ١٩١٩ ، ثم وضع الحلفاء مع تركيا معاهدة سيفر Sèvres فى ١٠ أغسطس ١٩٢٠ ولكنها لم تقرها فاستبدلوا بها معاهدة لوزان Lausanne فى ٢٤ يولية ١٩٢٣ .

ومما يزيد اهتمامنا بأثر هذه المعاهدات على مركز قناة السويس أن الحرب

انتهت بانتصار بريطانيا وحلفائها على تركيا ودول الوسط ، فكان من المتوقع أن تعمل بريطانيا المنتصرة على الحد من حقوق تركيا المهزومة ، خصوصاً فى الأقاليم التى للأولى عليها سيطرة فعلية ، ومنها مصر ومنطقة القناة .

وسبق علمنا أن بريطانيا دخلت حالة الحرب ضد تركيا فى ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، وأعلنت الحماية على مصر فى ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ، وقطعت كل صلة بين مصر وتركيا ، وزاولت سائر حقوقهما بمنطقة القناة ، ولما وضعت الحرب أوزارها عملت على إكساب هذه التصرفات صفة قانونية بالحصول على اعتراف الدول التى يهمها الأمر ، خصوصاً تركيا ، بهذا الوضع .

وإذا راعينا أن أطراف النزاع كانوا قد تجاهلوا فى تصرفاتهم أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، فإنه يكون من الطبيعى أن تهتم معاهدات السلام بمسألة سريان المعاهدة المذكورة ، إلى جانب اهتمامها بمصير حقوق تركيا على القناة ومصر ، كما سنفصله فى المطلبين الآتيين :

المطلب الأول — تأكيد سريان معاهدة ١٨٨٨

عندما تقوم الحرب بين دولتين ينفرط عقد العلاقات السلمية بينهما ، ومن الأسس الهامة لأمثال هذه العلاقات أحكام المعاهدات ، أى أن هذه الأحكام يتأثر وجودها بقيام حالة الحرب التى قد يترتب عليها فسخ المعاهدات التى بين طرفى النزاع . ولكن هذا الأثر الجسيم لا يلحق المعاهدات العامة التى تعقد بين دول كثيرة لتنظيم مسائل دولية ، ومع هذا فإن هذه المعاهدات غالبا ما تتأثر هى الأخرى بحالة الحرب التى يشترك فيها أطرافها ، كلهم أو بعضهم ، وأقل ما يلحقها تجاهل أحكامها ، كلها أو بعضها ، وهو ما يحسن معه النص عند عودة السلام على تأكيد ديمومة نفاذ هذه المعاهدات .

وقد تأثر نفاذ معاهدة ١٨٨٨ ، وهى من المعاهدات العامة ، بأحداث الحرب الكبرى لحد كبير . لهذا كان من المناسب أن ترد فى معاهدات الصلح نصوص

تبدد كل شك بخصوص بقائها نافذة فى مواجهة الدول التي وقعتها والتى اشتركت فى الحرب وفى التصرفات التي تمت إبانها بمنطقة القناة ، خصوصاً الدول التى انهزمت ولم تستطع بحكم هذه الهزيمة أن تتخلص من تحميلها مسئولية الاعتداء أيام الحرب على أحكام المعاهدة ومركز القناة بصفة عامة .

ولهذا الغرض أدرج الحلفاء فى المادة ٢٨٢ من معاهدة فرساى أسماء المعاهدات والمواثيق العامة التى نصت المادة المذكورة على اعتراف ألمانيا بإعادة سريانها من جديد فيما بينها و بين الدول التى كانت أطرافا فيها ، وذكر البند ١١ من هذه المادة ضمن هذه المجموعة من الصكوك « معاهدة ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بإيجاد نظام نهائى لضمان حرية استخدام قناة السويس »[(١)] . و بمثل هذا نصت المادة ٢٣٤ ، الفقرة العاشرة ، من معاهدة سان جرمان التى عقدت بين الحلفاء والنمسا ، والمادة ٢٦٩ من معاهدة سيفر والمادة ٩٩ ، البند السادس ، من معاهدة لوزان ، الخاصتان بالصلح مع تركيا[(٢)] .

وجاءت المادة ٩٩ من معاهدة لوزان تقول : « من تاريخ وضع المعاهدة الحالية موضع التنفيذ ، ودون إخلال بالنصوص الأخرى المدرجة بها ، تدخل المعاهدات والاتفاقات والمواثيق العامة ذات الصفة الاقتصادية أو الفنية المذكورة فيما يلى ، دور التطبيق من جديد بين تركيا والدول الأطراف فيها وهى : . . . .
(٦) اتفاقية ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بوضع نظام لضمان حرية استخدام قناة السويس ، مع مراعاة البنود الخاصة الواردة فى المادة ١٩ من المعاهدة الحالية » .

والذى يلفت النظر فى هذا النص ، الذى يفيد اعتراف تركيا بنفاذ معاهدة ١٨٨٨ ، عبارتان ، الأولى عبارة « دون اخلال بالنصوص الأخرى المدرجة بها »

---

(١) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، س ٢٥ . نص معاهدة الصلح مع ألمانيا Traité De Paix avec L'Allemagne الموقعة بفرساى فى ٢٨ يونية ١٩١٩ (س ١٧٤ و ١٧٥ من طبعة باريس عام ١٩٢٠) .

(٢) جيبال ، عن إمكان قفل قناة السويس ، س ٧٧ .

الواردة بصدر المادة ، وهى تشير على الخصوص للمادتين ١٦ و ١٧ ، من معاهدة لوزان ، التى تفيد أولاهما تنازل تركيا عن حقوقها على الاقاليم التى فصلت عنها ، ومنها مصر ، وتفيد ثانيتهما أن أثر تنازل تركيا عن حقوقها المذكورة يأخذ تاريخ ٥ نوفمبر ١٩١٤ . والعبارة الثانية قول البند السادس « مع مراعاة البنود الخاصة الواردة فى المادة ١٩ من المعاهدة الحالية » ، والمادة ١٩ هى التى تعلق حل المسائل التى قد تنشأ عن الاعتراف بمصر دولة ذات سيادة على اتفاقات تعقدها فى المستقبل الدول التى يهمها الأمر ، وكل ماقد يفهم من مدلول هذا التحفظ فى البند السادس المذكور أن الدول المتعاقدة أرادت أن تحتاط لما عساه يترتب على الوضع الجديد لمصر من أثر يلحق مركز القناة وتنفيذ أحكام المعاهدة الخاصة بها (١) .

وعلى العموم فان هذه التحفظات والعبارات لا تمنع النتيجة الأساسية وهى أن تركيا وألمانيا قد اعترفتا من جديد بقيام معاهدة ١٨٨٨ . وليس لهذا الاعتراف من أثر من الناحية القانونية إلا فى أنه أظهر أن هذه المعاهدة لازالت قائمة فى مواجهة جميع الدول التى ارتبطت بها ، كما كان الحال قبل الحرب ، وأن كيانها القانونى كمعاهدة دائمة لم يتأثر باحداث الحرب الكبرى التى أصبحت فى طى الزمن وانتهت آثارها بحلول السلام .

واقتصر تجديد الاعتراف بمعاهدة ١٨٨٨ على تركيا وألمانيا أساساً ، ومعهما النمسا تزيدا ، لأنهما الدولتان اللتان وضعت على كاهلها تبعة الاعتداء إبان الحرب على مركز قناة السويس فكان لزاما اعترافهما بالخطأ ، ولو بشكل ضمنى كما حدث بهذه النصوص ، واعادة التسليم صراحة بالتزامهما بأحكام المعاهدة بجانب الدول الأخرى الموقعة عليها ، سواء التى اشتركت فى الحرب أو التى لم تشترك فيها .

---

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢١ وما بعدها . فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٩ . مقال بوين عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٦١ .

ومعنى هذا تنصل بريطانيا وحلفائها من تبعة الاعتداء على المعاهدة. وتريد بموقفها هذا أن تبين أنها احترمت أحكام هذه المعاهدة أثناء الحرب بما لا حاجة معه لاعادة اقرارها بعد الحرب بسريانها. والكلمة دائماً للغالب الذى يتنصل عادة من التبعة ويلقيها على المهزوم وحده دون أن يشاركه فيها.

المطلب الثانى — تنازل تركيا عن حقوقها

بعد أن خرجت بريطانيا من الحرب منتصرة عقدت العزم على أن تحصل فى معاهدات الصلح على اعتراف الدول المتعاقدة بحمايتها على مصر وأن تحل محل تركيا فى حقوقها المخولة لها بمقتضى معاهدة ١٨٨٨.

وقد اعترفت بالحماية البريطانية على مصر كل من المانيا، فى المادة ١٤٧ من معاهدة فرساى، والنمسا، فى المادة ١٠٢ من معاهدة سان جرمان، وهنغاريا، فى المادة ٨٦ من معاهدة تريانون.

وفى المادة ١٥٢ فقرة أولى من معاهدة فرساى، والمادة ١٠٧ من معاهدة سان جرمان، والمادة ٩١ من معاهدة تريانون، أقرت هذه الدول نفسها، على التعاقب، كل فيما يخصها بأن « تحول للحكومة البريطانية حقوق جلالة السلطان التى أعطتها له الاتفاقية الموقعة باستانبول فى ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة بقناة السويس » .(١)

ويتوقف أثر هذه الاعترافات على نتيجة التسوية التى تتم بين الدول المختصة بالحقوق والشئون المتعلقة بمصر والقناة، وهى تركيا وبريطانيا، إذ لا قيمة لتحويل الحقوق ما لم تقره الدول التى تملكها. ولهذا يلزم بحث مصير حقوق تركيا فى تسويات الصلح الخاصة بها، على التفصيل الآتى:

---

(١) مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس، ص ١٩. أحمد موسى، عن قناة السويس، ص ١١٦. باهون، عن حرية استخدام قناة السويس، ص ٢٤. نص معاهدة فرساى ١٩١٩ (ص ٩٥ و ٩٦).

وضع الحلفاء فى ١٠ أغسطس ١٩٢٠ معاهدة سيفر للصلح مع تركيا ، واعترفت هذه الأخيرة فى المادة ١٠١ منها بالحماية البريطانية على مصر . ونصت المادة ١٠٩ من نفس المعاهدة على أن « تتخلى تركيا لبريطانيا العظمى عن الحقوق التى تعطيها لجلالة السلطان الاتفاقية الموقعة بالآستانة فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة بقناة السويس » . (١)

ولكن تركيا لم تقر هذه المعاهدة ، واستدعى الحال وضع معاهدة لوزان فى ٢٤ يولية ١٩٢٣ وهى المعاهدة التى قبلتها هذه الدولة ، وصارت الوثيقة الرسمية التى رتبت بمقتضاها تسويات الصلح بينها و بين الحلفاء ، وجبت معاهدة سيفر .

ولما كانت معاهدة لوزان وضعت بعد صدور تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ الذى تعترف فيه بريطانيا بمصر دولة مستقلة ذات سيادة ، لهذا لم يرد بها ذكر لاعتراف تركيا بالحماية البريطانية على مصر التى ألغيت بهذا التصريح ، بل سلمت المادة ١٩ منها بقيام الدولة المصرية . (٢)

وجاءت مواد هذه المعاهدة فيما يتعلق بموضوعنا مختلفة فى الصياغة والمدلول عن مواد معاهدة سيفر ومعاهدات الصلح مع دول الوسط ، فقالت المادة ١٦ منها « تعلن تركيا تنازلها عن كل الحقوق والميزات ، مهما كانت طبيعتها ، التى لها على الأقاليم الواقعة خارج حدودها المعينة فى هذه المعاهدة ، أو التى تتعلق بهذه الأقاليم » . و إذا راعينا أن حدود تركيا تقلصت بمقتضى معاهدة الصلح هذه إلى شمالى سوريا لتبينا أن الأراضى المصرية ومنها منطقة القناة أصبحت خارج هذه الحدود ويسرى عليها هذا التنازل . (٣)

---

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٣٩ . أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١١٦ . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ١٩ . مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٦١ .

(٢) مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ٢١ . نص معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ (منشورة بجريدة الأهرام فى ٤ أغسطس ١٩٢٣) .

(٣) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢١ و ١٢٢ . نص معاهدة لوزان ١٩٢٣ .

ونخرج من هذا بنتيجة واضحة هى أن تركيا تنازلت عن حقوقها التى اكتسبتها على قناة السويس بسبب أنها كانت الدولة صاحبة السيادة على منطقتها بمقتضى المواثيق التى نظمت مركز هذه الأراضى . وأهم هذه الحقوق ما نصت عليه معاهدة ١٨٨٨ فى مادتيها التاسعة والعاشرة من اعفاء تركيا من بعض أحكام المعاهدة فى حالة تدخلها لمعاونة مصر فى تنفيذها أو الدفاع عن الأراضى المصرية أو عن الممتلكات العثمانية على الشاطىء الشرقى للبحر الأحمر . وكان لها بمقتضى الفقرة الثانية من المادة الثامنة أن يكون لمندوب من قبلها رياسة الاجتماعات السنوية لمندوبى الدول المكلفين مراقبة تنفيذ المعاهدة ، وهى الاجتماعات التى تعطل قيامها من الناحية العملية تطبيقا لتحفظات ورغبات بريطانيا .

وقد يقال إن تنازل تركيا فى معاهدة لوزان ورد عاما دون أن يذكر به صراحة حقوقها الواردة فى معاهدة ١٨٨٨ ، بما قد يفهم منه أنها لا تقصد التنازل عن هذه الحقوق ، أو فى الأقل قد يثور الشك حول وقوع هذا التنازل خصوصاً بعد أن ثارت ثائرة الأتراك ضد معاهدة سيفر التى كانت أمعن من معاهدة لوزان فى الاقتصاص منهم بعد هزيمتهم ، وكانوا قد تخلوا فيها صراحة عن حقوقهم المقررة بمعاهدة ١٨٨٨ وقبلوا تحويلها لبريطانيا .

ولكن هذا القول لا يمنع وقوع تنازل تركيا عن حقوقها المذكورة لأن سيادتها زالت عن القناة ومصر بمقتضى معاهدة لوزان ، و بهذا تزول كل الحقوق التى تستند فى قيامها إلى هذه السيادة والتى لم تعط لتركيا إلا بصفتها كانت تملك ، وقت تقرير هذه الحقوق ، السيادة القانونية على الأراضى المصرية ومنها منطقة القناة ، ومن الحقوق المذكورة ما قررته معاهدة القناة استثناء لهذه الدولة دون غيرها من الدول الموقعة .

وتعرض لنا فى هذا الخصوص نقطة دقيقة هى : هل تنازل تركيا معناه تخليها فقط عن حقوقها التي كانت تملكها بمقتضى سيادتها السابقة على

القناة ، وتبقى محتفظة بمركز الدولة الموقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، حكمها فى ذلك حكم أى دولة أخرى موقعة عليها ، أو أن تنازلها معناه انسحابها من كل مايتعلق بالقناة وإفقادها صفة الدولة الموقعة على هذه المعاهدة ؟

وجواب هذا أن تركيا لازالت بعد معاهدة لوزان تملك صفة الدولة الموقعة على معاهدة ١٨٨٨ ، ولايمتد تنازلها إلا إلى الحقوق التى ترتبط بالسيادة على منطقة القناة والتى كانت مقررة للسلطان بصفة خاصة فى عقود الامتياز ونصوص معاهدة ١٨٨٨ باعتباره صاحب هذه السيادة فى ذاك الوقت .

وهذا هو ماقصدته معاهدات السلام التى هدفت أساسا إلى نزع سيادة تركيا عن جميع الأراضى الواقعة خارج حدود بلادها الأصلية ، وحرمانها من سائر الحقوق التى روعى فى تقريرها ارتباطها بهذه السيادة . ولا يمتد أثر هذا الهدف إلى مايستند إلى قيام تركيا نفسها دولة ذات سيادة ، إذ لم يكن قصد الحلفاء بعد الحرب هدم كيانها فى العائلة الدولية .

وهنا نلمس الفارق بين صفتين : صفة تركيا كدولة ذات سيادة على القناة، وهى الصفة التى رتبت لها حقوقا استثنائية فى معاهدة ١٨٨٨ لاتتمتع بها الدول الأخرى الموقعة عليها ، وهذه الحقوق هى التى يلحقها التنازل ،وصفة تركيا كدولة قائمة بذاتها فى العائلة الدولية ، وهى الصفة التى بقيت ماثلة بعد الحرب ، ولو على الأراضى التركية الأصلية فقط ، ولا زالت هذه الدولة تملك بهذه الصفة الأخيرة الحقوق التى يرتبها لها توقيعها على المعاهدات السابقة التى لم تلغ ولم تنسحب هى منها صراحة . وكانت تركيا وقت اشتراكها فى معاهدة القناة تملك هاتين الصفتين،فلا تفقد بهدم واحدة منهما الحقوق التى تترتب على الأخرى .

لمن آلت حقوق تركيا ؟

نسأل الآن : تنازلت تركيا عن حقوقها بصفة عامة دون أن تعين الجهة التى تم لها التنازل ، وهذه الحقوق ليست من النوع المجرد الذى ينتهى أو يفقد

وجوده بالتنازل عنه ، بل هى حقوق ترتبط بحق السيادة وتتبعها ، فالى من آلت؟

آلت طبعا للدولة التى كسبت هذه السيادة بعد تركيا ، وهذه الدوله ليست إلا مصر ، التى كانت وقت عقد معاهدة لوزان قد تم الاعتراف بقيامها ، بعد تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، وقبلت تركيا نفسها هذا الوضع بمقتضى المعاهدة المذكورة .

وإذا عرفنا هذا يلزمنا أن نبحث قيمة إقرار ألمانيا فى معاهدة فرسای ، والنمسا فى معاهدة سان جرمان ، وهنغاريا فى معاهدة تريانون ، وتركيا فى معاهدة سيفر ، بتحويل حقوق السلطان لبريطانيا :

هذه الإقرارات لاقيمة لها إذ سبق نبهنا إلى أن إقرار الدول الثلاث الأولى يتبع ، وجوداً وعدما ، إقرار تركيا ذاتها التى هى الدولة صاحبة هذه الحقوق . وكان يمكن أن يترتب على هذه الإقرارات أثر لو أن تركيا كانت قد أقرت نهائياً معاهدة سيفر التى نص فيها على اعترافها بهذا التحويل و بحماية بريطانيا على مصر ، ولكن هذه المعاهدة جبتها معاهدة لوزان التى لاأثر فيها لقبول تركيا هذا التحويل ، والذى كان يقع باطلا لو تم لأنه يكون بهذا قد سار فى ناحية والسيادة التى هى أساسه فى ناحية أخرى بعد انتهاء الحماية البريطانية على مصر والاعتراف باستقلالها ، حتى من جانب تركيا . ولهذا كله تجردت إقرارات دول الوسط من كل أثر قانونى بعد أن اختفى إقرار تركيا .

الأثر الرجعى للتنازل :

بعد أن درسنا حكم المادة ١٦ من معاهدة لوزان يلزمنا ، اتماما للبحث ، أن نعرف الأثر الذى ترتبه المادة ١٧ منها التى تقرر أن « أثر تنازل تركيا عن كل حقوقها وميزاتها التى لها على مصر والسودان يأخذ تاريخ ٥ نوفمبر ١٩١٤ » . [١]

بهذه المادة قبلت تركيا أن ينسحب تنازلها على الماضى من التاريخ الذى دخلت فيه الحرب . وقد قررنا عند بحث المادة ١٦ أن التنازل نفسه تم لمصلحة

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢١ و ١٢٢ .

مصر ، ونقرر هنا أنها هى أيضاً التى تستفيد من الأثر الرجعى للتنازل ، أى أن مصر هى التى حلت محل تركيا من ٥ نوفمبر ١٩١٤ فى حقوق السيادة على الأراضى المصرية ومنها منطقة القناة ، وبهذا تكون قد اكتسبت من هذا التاريخ الحقوق الاستثنائية الخاصة التى قررتها معاهدة ١٨٨٨ لتركيا ، باعتبارها أصبحت صاحبة السيادة على هذه المنطقة .

هذا هو الحكم الصحيح فى هذا الاستخلاف الرجعى . ولكن يجب أن نوضح ماقد يلابسه من اعتبارات أخرى أساسها موقف بريطانيا والحماية التى أعلنتها على الأراضى المصرية وأثر هذا على ما كسبته مصر بأثر رجعى عن تركيا :

الفترة التى ينصب عليها الأثر الرجعى للتنازل تمتد من ٥ نوفمبر ١٩١٤ تاريخ دخول تركيا الحرب إلى ٢٤ يولية ١٩٢٣ تاريخ عقد معاهدة لوزان . والحماية البريطانية أعلنت على مصر فى ١٨ ديسمبر ١٩١٤ وانتهت بصدور تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ . وهنا تظهر ثلاث فترات مختلفة :

الفترة الأولى من ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، تاريخ دخول تركيا الحرب ، إلى ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ، تاريخ إعلان الحماية ، وفيها لا يوجد شك حول اكتساب مصر للحقوق التى تنازلت عنها تركيا إذ ليس أمامنا دولة أخرى يمكن أن نجد لها سنداً قانونياً ، ولو ضعيفاً ، يجعلها تزاحم مصر فى هذه الحقوق .

والفترة الثانية من ١٨ ديسمبر ١٩١٤ ، تاريخ إعلان الحماية ، إلى ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، تاريخ التصريح البريطانى ، وهى فترة الحماية البريطانية . ولما كانت هذه الحماية لم تقبلها مصر فى يوم من الأيام [1] ولم تعترف بها تركيا فهى لهذا تكون

---

(١) قال أحد الفقهاء «كانت الحماية تستدعى موافقة الحكومة المصرية ، وهذا مايمكن افتراض حصوله عند تولية السلطان حسين كامل ، ولكن مصر لم تقبل الحماية إلا على أنها ضرورة حربية مؤقتة اقتضتها الحرب وتزول بزوالها» (السنهورى باشا ، قضية وادي النيل ، ص ١٧) . ونحن لا نقر فكرة الموافقة الافتراضية أو الضمنية هذه التى انتزعت من سياق الحوادث دون سند واضح . ولا يخفف من عدم قبول هذا الافتراض ماقيل فى تبريره من أن الحماية ضرورة حربية مؤقتة تزول بزوال الحرب .

معلنة من جانب واحد ولا ترتب أثراً قانونياً يسمح بالقول إن بريطانيا اكتسبت بهذه الحماية حق مزاولة حقوق السيادة ومايتفرع عنها على الأراضى المصرية والقناة . ومصر وحدها هى التى يرجع لها ، من الناحية القانونية ، حق مزاولة هذه الحقوق فى هذه الفترة .

والفترة الثالثة من ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، تاريخ التصريح البريطانى ، إلى ٢٤ يولية ١٩٢٣ ، تاريخ عقد معاهدة لوزان ، وفيها كان قد تم الاعتراف ، خصوصاً من جانب بريطانيا ، بشخصية مصر المستقلة فى العائلة الدولية بعد صدور التصريح المذكور ، وأصبح واضحاً أنها هى صاحبة حقوق السيادة ، ومايترتب عليها ، على أراضيها ومنها منطقة القناة .

هذا هو حكم القانون . ولكن حكم الواقع أو القوة جعل بريطانيا تزاول فعلا حقوق مصر فى كل هـذه الفترات . زاولتها فى الفترة الأولى بحكم احتلالها لمنطقة القناة وسائر الأراضى المصرية . وزاد على هذا الاحتلال فى الفترة الثانية الحماية التى افترضت انجلترا صحتها قانونا ورتبت عليها كل النتائج التي تولدها كل حماية يقرها القانون ويجيز آثارها . وحل محل هذه الحماية فى الفترة الثالثة ، إلى جانب الاحتلال ، تحفظات ألحقتها بريطانيا بتصريحها المؤرخ ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، وهي التحفظات التى لاتجعل لبريطانيا من الناحية القانونية حق الاشتراك مع مصر فى حقوقها على القناة ، كما سنبينه عند دراسة أحكام هذا التصريح .

وحتى على فرض أن الحماية البريطانية صحيحة قانونا وترتب آثارها القانونيـة التي تجعل لبريطانيا أن تباشر حقوق مصر بالنيابة عنها ، وحتى لوقلنـا بأن تنازل تركيا اللاحق بأثر رجعى من تاريخ دخولها الحرب يصحح الاعتداء على حقوقها هى فى هذه الفترة ، فان هذا كله لايمنع القول بأن تصرفات بريطانيا فى الفترات السابقة صدرت اعتداء على نظام القناة ومعاهدتها ، وهى المعاهدة الدولية التي لها بهذه الصفة ، وفق القواعد العامة ، كيان لايجعل لدولة بمفردها كبريطانيا أن تعدل

أحكامها أو تتصرف فى الحقوق التى رتبتها ، ومنها ماخص الدولة صاحبة القناة .

المبحث الثانى
ميثاق عصبة الأمم

سببت الحرب الكبرى خسائر بالغة بالانسانية ، وتصدعت العلاقات الدولية وساد التطاحن بين الدول المتحاربة بشكل جعل ساسة العالم يفكرون فى إيجاد وسيلة تحقق قيام التعاون الدولى لصيانة الأمن والسلام العالمى . ولهذا الغرض وافق مؤتمر السلام بالإجماع فى ٢٨ ابريل ١٩١٩ على ميثاق عصبة الأمم ، و وقعته فى ٢٨ يونية ١٩١٩ جميع الدول التى وقعت معاهدة فرساى [١] .

وأصبح هذا الميثاق المرجع الأساسى لحل المسائل والمشاكل الدولية بصفة عامة . ولم يرد به نصوص خاصة بقناة السويس ، ولكن ورد به فقط نص عام هو المادة ٢٣ التى تقرر أن لأعضاء العصبة ترتيب المسائل اللازمة لضمان سلامة وحرية المواصلات والمرور [٢] .

و إلى هنا لايتضح أن لميثاق العصبة أثراً ظاهراً على النظام المقرر لقناة السويس و بالأخص معاهدة ١٨٨٨ . ولكن الظروف أثارت فيما بعد بحثاً جديا حول مدى هذا الأثر بمناسبة قيام الحرب بين إيطاليا والحبشة عام ١٩٣٥ . ولكي نلم بالموضوع إلماما كافياً سنبحث فيا يلى مايتعلق من هذه الحرب بموضوعنا ، ثم مدى تأثر نظام القناة بميثاق العصبة والنظريات التي أثيرت فى هذا الخصوص بمناسبة العقوبات الاقتصادية التي طبقت على إيطاليا بسبب اعتدائها على الحبشة ، ثم نبين النتيجة الفعلية التى انتهى إليها الأمر بعد الجدال حول هذا الموضوع [٣] .

---

(١) جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ، ص ٥٣ . نسخة معاهدة فرساى ١٩١٩ (ص ٩ وما بعدها من طبعة باريس سنة ١٩٢٠) .

(٢) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢٦ .

(٣) سنوفى الموضوع حقه من البحث دون أن نتأثر كثيرا بأن عصبة الأمم أصبحت فى ذمة التاريخ ، خصوصا والاسباب يعين على بيان مدى تأثر نظام القناة بأى تنظيم آخر يوضع لحل المشاكل الدولية وتثبيت السلام العام فى شكل تعاون عالمى ترتبه منظمة دولية كتلك العصبة .

المطلب الأول ـ الحرب الايطالية الحبشية عام ١٩٣٥

من بداية عام ١٩٣٥ وضح أن إيطاليا ستشن حرباً على الحبشة وأخذت سفنها تعبر القناة بكثرة ملحوظة محملة بالقوات والعتاد لتجميعها فى مستعمراتها بشرق افريقيا استعداداً لهذا الغرض. وقد ازعجت هذه الحركات بريطانيا، وفكر بعض ساستها فى قفل القناة دون هذا النقل العسكرى كوسيلة لمنع الحرب. ونادى زعيم حزب العمال البريطانى فى ٧ يونية ١٩٣٥ بمجلس العموم بضرورة تنبيه إيطاليا إلى أنها ستحرم من المرور بالقناة إذا هى حاربت الحبشة[1].

ولما قامت هذه الحرب فعلا فى أواخر صيف ١٩٣٥ نشطت عصبة الأمم لحل هذا الاشكال عن طريق تطبيق ميثاقها. ولما تحقق لها أن إيطاليا هى المعتدية قرر مجلس العصبة فى ٧ أكتوبر ١٩٣٥ أن هذه الدولة لجأت للحرب مخالفة بذلك الالتزامات المنصوص عليها فى المادة ١٢ من الميثاق. وفى ١٠ أكتوبر نفسه وافقت الجمعية العمومية للعصبة على رأى المجلس وقررت توقيع العقوبات الاقتصادية المنصوص عليها فى المادة ١٦ من الميثاق على إيطاليا[2].

وهذا القرار معناه، كما تقضى المادة المذكورة، قطع كل اتصال مالى أو اقتصادى مع الدولة المعتدية. واتجهت الأنظار لمسألة تطبيق هذا القرار على المرور بقناة السويس كوسيلة فعالة لجعل العقوبات الاقتصادية ذات أثر. واقترح البعض تعطيل مرور السفن الإيطالية بهذا الطريق بشكل غير مباشر كمضاعفة رسوم المرور على النقل الحربى بها، أو سد القناة مؤقتاً بحادث يدبر سراً كاغراق سفينة داخل مجراها[3]. وأثير اقتراح، ناصره كثيرون، يقول بامكان حرمان السفن الإيطالية من المرور بالقناة مع تفادى الاشكال القانونى، وذلك بتوقيع حصر

---

(١) أندريه كوستولانى André Kostolany، Suez, Le Roman d'uné Entreprise، ص ٢٠٥. جريدة The Times، فى ٨ يونية ١٩٣٥.

(٢) جيبال، عن امكان قفل قناة السويس، ص ٥٥.

(٣) كوستولانى، المرجع السابق، ص ٢٠٥ و٢٠٨.

على مرور هـذه السفن ، من ناحية البحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر ، خارج منطقة القناة ، و بهذا ينفذ قرار العصبة دون تعطيل أحكام معاهدة ١٨٨٨ . (١)
ولـكن أصحاب هذا الاقتراح لا يفطنون إلى أن المادة الأولى من هذه المعاهدة تحرم توقيع حصر على المرور بالقناة ، حتى لو كان خارج منطقتها .

ورأى آخرون قفل القناة دون إيطاليا كعقوبة تطبيقا لقرار العصبة . وأثار هذا الرأى الأخير جدلا قانونياً طويلا نبحثه فى المطلب الآتى :

المطلب الثانى — مشروعية قفل القناة

هل تتعارض معاهدة ١٨٨٨ ، فى بعض أحكامها ، مع ميثاق عصبة الأمم ؟ وهل يؤثر هذا الميثاق على نفاذ المعاهدة المذكورة عند التعارض ؟ وعلى الخصوص هل يجوز قفل قناة السويس تطبيقاً للعقوبات الاقتصادية المنصوص عليها فى المادة ١٦ من ميثاق العصبة ، خلافا لما تقضى به المادة الأولى من هذه المعاهدة ؟

اختلفت وجهات النظر لحد كبير فى حل هذا الاشكال ، واختلطت بصدده الاعتبارات القانونية بالاعتبارات السياسية والحربية إبان الحرب بين إيطاليا والحبشة سنة ١٩٣٥ . وأيد البعض فكرة قفل القناة دون إيطاليا تطبيقا للعقوبات الاقتصادية التى وقعتها عليها عصبة الأمم ، وعارضها آخرون . ولـكل من الفريقين حجج نبحثها فيما يلى :

النظرية الأولى — جواز قفل القناة :

يقول أصحاب هـذه النظرية إنه يجوز قانونا منع الدولة التى تخرق ميثاق العصبة من المرور بقناة السويس إذا تقرر أن توقع عليها العقوبات الاقتصادية المنصوص عليها فى المادة ١٦ من الميثاق ، أى تغليب حكم هذه المادة على حكم المادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ عند تعارضهما . وتتلخص حججهم فيما يلى :

(١) نص على معاهدة ١٨٨٨ فى معاهدات السلام التى أعقبت الحرب

---

(١) جيبال ، المرجع السابق ، ص ١١٥ .

الـكبرى ، وبهذا صارت جزءاً من النظام الذى رتبته هذه المعاهدات ، ولما كان عهد العصبة وضع ليحمى هذا النظام ، فقد أصبحت تلك المعاهدة منطوية تحت أحكامه ، وفى نفس الوقت تقوت به إذ أصبح أعضاء العصبة ، تبعاً لذلك ، مرتبطين بها جميعهم وليس فقط الذين وقعوها سنة ١٨٨٨ .(١)

(٢) تقرر المادة ١٦ من عهد العصبة أن العقوبات الاقتصادية معناها قطع كل العلاقات التجارية والمالية مع الدولة العضو التى تخرق الميثاق ؛ وقد اقترحت اللجنة التى شـكلتها عصبة الأمم لتنسيق الجزاءات ضد إيطاليا بعض المقترحات التى تجعل العقوبات المذكورة تنتج أثرها الفعال ، وكان من هـذه المقترحات أن يوقع فى مواجهة هذه الدولة حصر على التجنيد والذخائر والعتاد والمواد الحربية ، ووافقت العصبة على ذلك ؛ وقفل قناة السويس يعد تدبيراً من هذا النوع وأنجع وسيلة لهذا الغرض .(٢)

(٣) إن ميثاق بريان كيلوج ، الذى عقد سنة ١٩٢٨ فى ظل عصبة الأمم ، يحرّم الالتجاء للحرب. ولما كانت إيطاليا من الدول التى وقعته فهى بهجومها على الحبشة تعتبر معتدية على هذا الميثاق صراحة ، وإذا قفلت القناة فى وجهها لا يحق لها أن تشـكو من هذا الإجراء استنادا لمعاهدة ١٨٨٨ لأن الدولة التى تحتمى بأحكام المعاهدات يجب أن تحترمها كلها فلا تتجاهل واحدة وتحتمى بالأخرى وفق ما تمليه مصلحتها .(٣)

(٤) والحجة الأساسية التى يستند إليها أنصار هذه النظرية ترجع المادة ٢٠

---

(١) أحمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢٤ .

(٢) جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ،ص٥٩ ومابعدها. فاروق بركل Faruk B·rkol Le Statut Juridique Actuel des portes maritimes orientales de La Méditerranée (Les Detroits–Le Canal de Suez) ص ٤٢٧ .

(٣) مقال عن « قناة السويس » بمجلة La Documentation Internationale السنة الثانية ، رقم ١٦ ، فى ١٥ سبتمبر ١٩٣٥ ، ص ٢٤٩ .

من ميثاق عصبة الأمم التى تقول فقرتها الأولى : « يعترف أعضاء العصبة ، كل فيما يخصه ، أن الميثاق الحالى ينسخ كل الالتزامات والاتفاقات التى بينهم والتى تتعارض مع نصوصه ، ويلتزمون بألا يرتبطوا مستقبلا بمثلها فيما بينهم » .
ويتوسعون فى بحث مدلول هذا النص استنادا للآثار التى تترتب على وجود عصبة الأمم فيقولون بأن قواعد ميثاق العصبة هدمت قواعد الحياد التى كانت سائدة قبل الحرب الكبرى ، وكل اتفاق كمعاهدة ١٨٨٨ يعطل جزاءات عصبة الأمم يعد أنه قد ألغى أو تعدل من نفسه . وكل دولة عضو فى عصبة الأمم تكون قد قبلت بدخولها فيها جواز تطبيق العقوبات عليها إذا هى دخلت حربا خرقا لالتزاماتها . وقد أعلن مجلس عصبة الأمم نفسه فى سنة ١٩٢٠ أن خلع صفة الحياد على أعضاء عصبة الأمم يتعارض مع المبدأ الذى يقضى بأن كل الأعضاء ملزمون بالاشتراك فى العمل الذى يؤدى لاحترام التزاماتهم . وأعلنت الحكومة البريطانية سنة ١٩٢٩ أن بين أعضاء العصبة لا يكون هناك ما يسمى حقوق المحايدين لأنه ليس بينهم محايدون بالمعنى المفهوم . وأيد العلماء هذه النظرية بقولهم إن الالتزامات المفروضة على الأعضاء بمقتضى المادة ١٦ تفضل سائر الالتزامات الناتجة من المعاهدات التجارية وغيرها ، وأن أى دولة مرتبطة بميثاق العصبة لم يعد فى امكانها أن تستند إلى معاهدة تتعارض معه ، وإذا كان توقيع الجزاءات يتعارض مع التزامات ناتجة عن معاهدات أخرى كانت الأفضلية لأحكام الميثاق لأنه أعم وأقوى من كل ماعداه من المواثيق ويجب أن تخضع له الدول التي قبلته ، وأن الحياد يجب ألا يكون من طبيعته تعطيل القيام بعمل مشترك ضد الدولة المعتدية . ويرتبون على هذا كله أن المادة العشرين من الميثاق تلغي المعاهدات السابقة بين أعضاء العصبة إذا تعارضت مع أحكامه ، أى أنه إذا كانت بعض نصوص معاهدة ١٨٨٨ من شأنها أن تعطل تطبيق المادة ١٦ ، فان هذه النصوص تكون قد نسخت ، مادام كل الموقعين على هذه المعاهده أصبحوا أعضاء فى العصبة . (١)

---

(١) مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٦٧ و٦٨ و٧٢ . جيبال ، عن إمكان نقل قناة السويس ، ص ٦٦ .

وخلاصة ما تقدم أن النظام الدولى الذى قررته معاهدة ١٨٨٨ لقناة السويس قد انطوى ، بشكل ما ، تحت النظام الاعم الخاص بعصبة الأمم واندمج فيه ، أو على الأقل تقوى به واستند إليه ، وصار للعصبة أن تباشر النظام الخاص بالقناة وترتبه وتوجهه فى نطاق النصوص الواردة فى الميثاق .

النظرية الثانية — عدم جواز قفل القناة :

يقول أنصار هذه النظرية بعدم جواز قفل قناة السويس كعقوبة اقتصادية تطبيقا للمادة ١٦ من ميثاق عصبة الأمم . ويؤيدون وجهة نظرهم ويردون على مخالفيهم بالحجج الآتية :

(١) أكدت معاهدات السلام قيام ونفاذ معاهدة ١٨٨٨ . وميثاق العصبة يعد جزءاً من مجموعة هذه المعاهدات . ومعاهدة لوزان ، التى سبق بينا مدى أثرها على النظام الذى قررته المعاهدة المذكورة ، لا تحيل هذا النظام بأى شكل على هذا الميثاق . وهذا يناقض القول بأن معاهدة ١٨٨٨ انطوت تحت الميثاق إذ هذا معناه الغاء أحكامها ، كلها أو بعضها ، متى تعارضت معه ، ولا يمكن الوصول لهذا إلا بتعديلها وهو مالم يحصل [١] .

(٢) يختلف الغرض من ميثاق عصبة الأمم عن الغرض من اتفاق ١٨٨٨ ، إذ الغرض من الأول تنظيم السلام العالمى وضمانه بترتيب جزاءات ضد الدولة التى تدخل حربا خرقا لالتزاماتها فيه ، ولكن الثانى لا شأن له بالحروب والجزاءات الخاصة بها ، بل هدفه ضمان حرية المرور بقناة السويس على وجه المساواة للجميع ، خصوصا المتحاربين ، بصرف النظر عن المعتدى والمعتدى عليه [٢] .

---

(١) مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ٢٥ . باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٥ . «مصر» (كتاب أصدره مجلس الشيوخ بمناسبة انعقاد المؤتمر البرلمانى الدولى بالقاهرة عام ١٩٤٧) ص ٢٥ . جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ، ص ٧٦ . مقال عن قناة السويس بمجلة La Documentation Internationale ، ١٥ سبتمبر ١٩٣٥ ، ص ٢٤٩ .

(٢) مذكرة بدوى باشا ، ص ٢٦ .

(٣) فى وقت الحرب بين إيطاليا والحبشة سنة ١٩٣٥ كانت مصر هى الدولة صاحبة السيادة التامة على القناة ، وفى نفس الوقت ليست عضواً فى العصبة ، و بهذا لاتعد ملزمة بأحكام الميثاق وقفل القناة تطبيقاً له [١] .

(٤) تقول المادة ٢١ من ميثاق العصبة «إن المواثيق الدولية التى تحقق حفظ السلام ، كمعاهدات التحكيم والاتفاقات الإقليمية ، كمبدأ مونرو ، لاتعدمتعارضة مع أى نص من نصوص الميثاق » ، ومعاهدة ١٨٨٨ تدخل ضمن هـذه المواثيق التى تخدم السلام والتى تعتبر قائمة وغير متعارضة مع ميثاق العصبة [٢] .

(٥) لم يقض ميثاق العصبة على مبدأ الحياد ، ولايمنع الدول ، التى لاتريد أن تشترك فى المنازعات الدولية أخـذاً بمبدأ التضامن الدولى ، من أن تحتفظ بالحياد . وقد تصرفت الدول الـكبرى بعد الحرب على أساس أن الحياد لايزال قائماًفعقدت معاهدات كثيرة بعد سنة ١٩١٩ ترجع فيهـا بشكل أو بآخر على الحياد وحقوق المحايدين ، وارتبطت بعضها فى عدة معاهدات بالتزام الحياد فى مواجهة بعض الدول الأخرى فى حالة الحرب . وقرر مجلس العصبة فى ١٣ فبراير ١٩٢٠ أن مبدأ الوقوف على الحياد لايتعارض مع التزام أعضاء العصبة بالتصرف بصفة تضامنية للعمل على احترام نصوص الميثاق . وقبلت عصـــبة الأمم دخول سويسرا عضواً فيها مع الاعتراف بحيادها القائم فى القانون الدولى ، وقيل تبريراً لذلك إن هذا الاعتراف تم خدمة للسلام العام الذى ينشده الميثاق . وبرز مبدأ الحياد بروزاً واضحاً بعد الحرب الإيطالية الحبشية أثناء الحرب الأهلية الأسبانية . وأوجدت بعض الاتفاقات اللاحقة للميثاق مناطق مجردة من التسليح ، وهذا يعنى إعفاءها من تطبيق الجزاءات فى حدودها . وهذا كله يؤيد ، بالمثل ، وجوب احترام الـكيان القانونى الذى قررته معاهدة ١٨٨٨ لقناة السويس ، وهى المعاهدة التى أوجـدت لمنطقة القناة نوعا من

---

(١) مذكرة بدوى باشا ، ص ٢٦ .

(٢) باهون ، عن حرية استخدام قناة السويس ، ص ٢٥ . جيبال ، عن امكان قفل قناة السويس ، ص ٧٨ .

الحياد أو الحصانة الدولية [١] .

(٦) كفل الميثاق حرية المواصلات والمرور . [٢] وهذا استناداً للمادة ٢٣ منه التي تنص على أن يتولى أعضاء العصبة تنظيم المسائل التى تضمن سلامة وحرية المواصلات والمرور .

(٧) قضت محكمة العدل الدولية سنة ١٩٢٣ ، فى قضية السفينة « ومبلدون Wimbledon » ، أنه تطبيقاً للمادة ٣٨١ من معاهدة فرساى لايجوز قفل قناة كييل إلا فى وجه الدولة التى تكون فى حالة حرب مع ألمانيا . وقررت أن قيام ألمانيا بقفل هذه القناة سنة ١٩٢١ أثناء الحرب الروسية البولونية فى وجه السفن المحاربة يعد عملا غير قانونى ويتعارض مع مبدأ حرية المواصلات الذى تقرر سنة ١٩١٩ . وقالت المحكمة فى حكمها إن القنوات الدولية يجب أن تظل دائماً حرة ومفتوحة . ومن ثم يمكن أن يقال إن محكمة العدل الدولية قد أكدت حكم النصوص الواردة بمعاهدة ١٨٨٨ ، خصوصاً المادة الأولى منها التى تنص على أن تكون قناة السويس مفتوحة على الدوام للجميع [٣] .

(٨) ليست معاهدة ١٨٨٨ من المعاهدات التى تتعارض مع ميثاق العصبة لأن المادة ٢٠ منه ، التى تنص على فسخ الالتزامات المناقضة له ، كان القصد منها فى الأصل تطبيقها على الاتفاقات التى لها طابع التحالف الهجومى . ومما يؤيد عدم التعارض بينهما أن أية حكومة من أعضاء العصبة لم تقم بأية محاولة لمراجعة المعاهدة المذكورة لإلغاء ماقد يكون من نصوصها متعارضاً مع الميثاق ، تطبيقاً لنفس المادة ٢٠ التى تطلب فقرتها الثانية من الأعضاء أن يتخلصوا حالا من التزاماتهم التى

---

(١) كتاب مجلس الشيوخ عن « مصر » ، ص ٥١ . مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٦٩ و ٧٠ . جيبال ، المرجع السابق ، ص ٧١ وما بعدها و ٨٣ .

(٢) كتاب مجلس الشيوخ عن « مصر » ، ص ٥٢ . جيبال ، المرجع السابق ، ص ٧٥ .

(٣) مقال بويل عن قناة السويس وجزاءات عصبة الأمم ، ص ٧٠ و ٧١ . جيبال ، المرجع السابق ، ص ٧٢ وما بعدها .

سبق ارتباطهم بها قبل الميثاق وتـكون متناقضة مع نصوصه [1] .

(٩) فى ٢٦ سبتمبر ١٩٣١ وضع فى ظلال عصبة الأمم مشروع اتفاق خاص بتحسين وسائل منع الحرب ، نصت المادة ٩ منه على أن هذا الاتفاق « يجب ألا يؤثر على حق حرية المرور عبر قناة السويس الذى نص عليـه فى اتفاقية حرية الملاحة بقناة السويس البحرية ، الموقعة بالآستانة فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ » [2] . وهذا يفصح عن ديمومة احترام حرية المرور بالقناة وعدم جواز حرمان أية دولة منه فى أى ظرف ، حتى وإن كان هذا المشروع لم يدخل دور التنفيذ .

(١٠) معاهدة ١٨٨٨ كميثاق العصبة ذات صفـة دولية ووضعت للنفع الدولى ، وليس من السهل تغليب الميثاق عليها ، حتى وإن كان عـدد الموقعين عليه أكثر من الموقعين عليها ، لأن كثرة عدد الموقعين لا تترتب عليها أفضلية بين المواثيق ذات الصفة الدولية . بل قد يمكن القول إن مبدأ حرية المواصلات والمرور ، وهو المبدأ القديم الثابت ، له الصدارة على المادة ١٦ من الميثاق . ويمكن أن يستخلص بصفة عامـة من قضاء محـكمة العدل الدولية وبعض الاتفاقات والآراء العلمية التى جدت بعد عهـد العصبة أن النص الذى يكون الغرض منه محدداً ومقيداً ويكون موضوعه معيناً بدقة ، كالمادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ ، يجب عنـد التعارض ، أن يفضل فى قيمته وقوته التنفيذية النص الذى يكون الغرض منه وضع قواعد عامة ، كالمادة ١٦ من الميثاق [3] .

(١١) عقدت معاهدة ١٨٨٨ قبل ميثاق العصبة ، وصار للدول الموقعة

---

(١) مقال بويل السابق ، ص ٧١ .

تقول الفقرة الثانية من المادة ٢٠ المذكورة : « إذا كان أحد الأعضاء قد ارتبط ، قبل دخوله العصبة ، بالتزامات تتعارض مع نصوص الميثاق فانه يجب عليه اتخاذ تدابير سريعة للتخلص من هذه الالتزامات » .

(٢) مقال بويل السابق ، ص ٧١ .

(٣) جيبال ، المرجع السابق ، ص ٨٤ وما بعدها .

عليها ، ومنها إيطاليا ، حق مكتسب فى التمتع بأحكامها . وبما أن هذه المعاهدة لم تلغ ولم يصدر حكم أو قرار دولى باعتبارها منسوخة فهى تحتفظ تماما بمفعولها وقوتها التنفيذية حتى بعد قيام عصبة الأمم . (١)

هذه هى حجج نظرية عدم جواز قفل القناة . وقد رد أنصار النظرية الأولى على بعض هذه الحجج فقالوا إن اتفاق عام ١٩٣١ لم يدخل دور التنفيذ لأنه لم يصدق عليه و بقى مجرد مشروع اتفاق ، وحتى على فرض نفاذه فإن المادة ٩ منه التى تنص على أن هذا الاتفاق لا يقيد حرية المرور بقناة السويس تقرر أيضاً أنه لا يؤثر بأى شكل على حقوق وواجبات مجلس العصبة فى حالة الاعتداء على نصوص الميثاق . وقالوا إن مبدأ الحياد يظل قائماً بالنسبة للحروب المشروعة التى يميزها الميثاق عن الحروب غير المشروعة التي يترتب عليها خضوع الحياد والاتفاقات الدولية ، كمعاهدة ١٨٨٨ ، للمادة ١٦ منه . و بينوا أن الاستناد لقضية «ومبلدون» هنا فى غير موضعه لأن ألمانيا لم تكن فى وقت صدور الحكم فيها عضواً فى العصبة ، وكانت الحرب القائمة بين روسيا و بولندا معتبرة حربا مشروعة . وقالوا إن اعتراف عصبة الأمم بحياد سويسرا عند انضمامها لا يعد حجة ضد تطبيق الجزاءات لأن سويسرا قبلت صراحة أن تشترك فى التدابير الاقتصادية ضد الدولة المعتدية . (٢)

الأساس الصحيح لعدم جواز قفل القناة :

إن القول بأنه لا يجوز قفل قناة السويس تطبيقاً للعقوبات الاقتصادية التى وقعتها عصبة الأمم على إيطاليا رأى صحيح ، ولكننا نختلف مع النظرية التى تقول به فى الأساس الذى قامت عليه حججها ، وهو تسليمها باعتبار مسألة قفل القناة ، لو أجازتها المعاهدات ، عقوبة اقتصادية ومناقشتها على هذا الأساس . وكان يمكن أن يستغنى أصحابها عن عديد الحجج التى ساقوها لو أنهم فطنوا إلى حقيقة الوضع

---

(١) جيبال . المرجع السابق ، ص ٩٠ .

(٢) مقال بويل السابق ، ص ٧١ و٧٢ . جيبال المرجع السابق ، ص ١٠٩ وما بعدها .

واجتهدوا فى بيان الصفة الصحيحة لقفل القناة ، وهي أنها مسألة عسكرية أكثر منها اقتصادية خصوصاً من ناحية توقيعها كعقوبة على دولة ما .

ولبيان هذه الحقيقة نقرر أن قفل القنوات والمضايق فى وجه دولة كعقوبة معناه التدخل بشكل ايجابى وقطع مسالك البحار فى وجهها وحرمانها من حرية المرور العامة المقررة فى القانون الدولى وفى بعض المعاهدات ، كمعاهدة ١٨٨٨ . وهذا الحرمان نوع من الحصر على الدولة المعاقبة يستدعي طبعاً استخدام القوة لتنفيذه ، وإلا كان توقيعه عبثا . ولا يمكن اعتبار العقوبة التي تستدعى لتنفيذها استخدام القوة عقوبة اقتصادية لأن العقوبات الاقتصادية من طبيعتها أن تجعل الدول المشتركة فيها تقف موقفاً سلبياً من الدولة المعاقبة ، فمثلا لا تصدر لها ولا تستورد منها شيئاً وتمنع رعاياها من التعامل مع رعايا هذه الدولة ، وبالاختصار تقطع الاتصالات ذات الصفة المالية والاقتصادية معها . وقد ظهر الطابع العسكرى لاجراء قفل قناة السويس بوضوح ابان الحرب الإيطالية الحبشية سنة ١٩٣٥ ، إذ تبين أنه لا يمكن تنفيذه إلا بواسطة قوة تجبر السفن الإيطالية على عدم المرور إذا هى حاولته قهراً ؛ ولا أدل على هذا من تصريح وزير خارجية بريطانيا بمجلس العموم فى ٦ مايو سنة ١٩٣٦ بأن قفل قناة السويس فى وجه السفن الإيطالية كان الوسيلة الناجعة لردع إيطاليا ، ولكن هذه الوسيلة كانت تؤدى حتما لعمل عسكرى يجر للحرب ، وأنه لا يمكن تنفيذ قفل القناة بسفن «من ورق» . (١)

وقال البعض بوجوب توفير قوة مسلحة تحمى تنفيذ عقوبة قفل القناة فى وجه الدولة المعتدية ،(٢) ولكنهم مع هذا جاروا القول بأن هذه عقوبة اقتصادية ، وناقشوا هذا الموضوع على هذا الأساس دون أن يتنبهوا إلى أن منطق الأمور ، حتى فى قولهم ، يقضى بالقول بأنها عقوبة عسكرية ، ولم يكن من المنتظر أن

---

(١) جيبال ، المرجع السابق ، ص ١٤٨ .

(٢) مقال عن قناة السويس بمجلة La Documentation Internationale ١٥ سبتمبر سنة ١٩٣٥ ، ص ٢٥٠ . جيبال ، المرجع السابق ، ص ١١٥ .

ترضخ السفن الإيطالية بسهولة لأية عقوبة من هذا النوع ، خصوصا إذا صيغت فى قالب اقتصادى فى حين أنها فى حقيقتها ذات طابع عسكرى خارج عن العقوبات الاقتصادية التى قررتها العصبة .

وقد يقال ، ردا على هذا الرأى ، إن المرور بالقناة تشرف عليه شركة خاصة ، وكل سفينة تريد المرور يلزمها الاتصال بوكلاء الشركة بموانى مدخلى القناة حتى يسمح لها به بعد تأدية الرسوم وتعيين الأدلاء وغير هذا من الاجراءات المعتادة ، ولما كانت أعمال الشركة ذات صفة اقتصادية ومالية فهى من نوع العلاقات التى يلتزم أعضاء العصبة بقطعها بالنسبة للدولة التى عوقبت اقتصاديا ، وأنه يكفى لتنفيذ قفل القناة أن تمتنع إدارات الشركة عن تقديم الخدمات المعتادة لسفن الدولة المعتدية عندما تطلب المرور .

والرد على هذا أن أعمال وخدمات الشركة و إن كانت حقيقية ذات صفة اقتصادية بالمعنى المفهوم من العقوبات الاقتصادية ، إلا أن قطع هذه الخدمات ليس معناه تنفيذ قفل القناة ، ومن غير المؤكد أنه يؤدى لهـذا ، إذ لو منعنا إدارات الشركة من الاتصال بالسفن التابعة للدولة المعتدية ، وحتى لو زدنا على هذا جواز تنبيه هذه السفن لعدم المرور تطبيقاً لقرار العصبة ، فما العمل لو أنها تجاهلت إدارات الشركة ولم تحترم التنبيه الصادر لها وتقدمت لمدخل القناة للمرور عنوة ، وهو ما كان متوقعاً فعلا من السفن الإيطالية أثناء الحرب الحبشية ؟ هنا يبدأ الجانب العسكرى فى الموضوع فاما ان نقابلها بقوة تمنعها من المرور وتشتبك معها فى قتال إذا لم تمتثل للأوامر ، واما أن نتركها تمر وتـكون العقوبة غير منفذة . و بهـذا يظهر للعيان أن العقوبة انقلبت أو بالأصح وضحت أنها عقوبة عسكرية لا اقتصادية .

حالة فرضية :

هب أن العصبة رأت أن تطبق على إيطاليـا العقوبات العسكرية المنصوص عليها فى الفقرتين الثانية والرابعة من المـادة ١٦ من الميثـاق ، فهل كان يجوز فى

هذه الحالة قفل قناة السويس دون هذه الدولة كعقوبة من هذه العقوبات ؟

قبل الإجابة على هذا السؤال يجب أن نراعى أولا أنه مجرد فرض لم يقع فعلا ؛ وثانياً لم يكن لدى العصبة من الأسباب مايمكنها من أن تنفذ فعلا العقوبات العسكرية لوأنها رأت تقريرها ضد دولة من الدول ؛ وثالثاً لم يعد للعصبة برمتها وجود قائم فى وقتنا هذا . وكل هذه الاعتبارات تقال لحد كبير أهمية الإفاضة فى بحث هذه المسألة ، ولكن للفائدة العلمية وللالمام بالموضوع من جميع نواحيه يتحتم علينا الإجابة على السؤال ولو بإيجاز ، كما يلى :

لو ان العصبة قررت توقيع العقوبات العسكرية ضد دولة معتدية فإنه يجوز قفل قناة السويس دون سفن هذه الدولة تطبيقاً لهذه العقوبات .

هذا هو الجواب . ولكن المسألة ليست من البساطة لدرجة القول إنه بمجرد أن تنطق العصبة بتوقيع العقوبات المذكورة تقفل قناة السويس دون سفن الدولة المعتدية ، بل لابد للوصول لهذه النتيجة ، ذات الخطورة الخاصة ، من توافر أربعة شروط أساسية :

أولا : أن تكون مصر عضواً فى العصبة ، لأنها الدولة التى تجرى القناة فى إقليمها ولها عليها حقوق السيادة ، ولايجوز تنفيذ العقوبات فى جزء من أراضيها إلا إذا كانت هى مرتبطة بالميثاق الذى يقضى بهذه العقوبات .

ثانياً : أن يصدر قرار صريح من عصبة الأمم بقفل قناة السويس كعقوبة عسكرية ضد الدولة المعتدية . وهذا شرط لابد منه حتى تكون العصبة بهذا القرار قد فصلت فى مسألة تناقض أو عدم تناقض الميثاق مع معاهدة ١٨٨٨ وأيهما يتغلب عند الخلاف . وللعصبة أن تصدر مثل هذا القرار باعتبارها الهيئة الكبرى التى بيدها مصائر السلام والبت فى قيام أو عدم قيام المعاهدات ونفاذ أو عدم نفاذ أحكامها ، كلها أو بعضها . ومن المناسب أن نشير ، تأييداً لهذا الشرط ، إلى تصريح وزير خارجية بريطانيا فى مجلس العموم ، بجلسة ٦ مايو سنة ١٩٣٦ ، الذى

قال فيه إن قفل قناة السويس لابد لتوقيعه من « أن يصدر به قرار من العصبة » [١] .

ثالثاً : أن تتولى العصبة وضع الترتيبات اللازمة لقفل القناة وحل جميع الصعوبات التى تنشأ عن هذا العمل ، بواسطة لجنة فنية أو ماأشبه يكون لمصرفيها صوت مسموع ، حتى لاتواجه الحكومة المصرية أو شركة القناة أو أى جهة أخرى أزمات يحتمل كثيراً وقوعها عند اتخاذ مثل هذا الإجراء النادر الخطير .

رابعاً : أن تدبّر العصبة القوات التى تتولى عقوبة قفل القناة ، حتى لاتترك الدولة صاحبة القناة تتصادم مع الدولة المعتدية على الميثاق ، وتتعرض مصالحها للخطر فى أمر لايخصها مباشرة ولا يهمها هى وحدها ، بل يخص السلام العام ويهم مجموعة الدول التى تمثلها عصبة الأمم .

و يلاحظ أن تغليب حكم الميثاق وقفل القناة فى هذه الأحوال لايعنى فسخ معاهدة ١٨٨٨ ، و إلغاء المادة الأولى منها ، بل يعنى مجرد توقيف مايتعارض من أحكامها مع هذا الإجراء توقيفاً مؤقتاً ، طالما كانت العقوبات التى تشمل قفل القناة سارية ضد الدولة المعتدية .

المطلب الثالث — النتيجة

بعد هذا النقاش الذى أثير حول مسألة قفل القناة بمناسبة الحرب بين إيطاليا والحبشة ، فى سنتى ١٩٣٥ و ١٩٣٦ ، انتهى الأمر إلى بقائها مفتوحة أمام السفن الإيطالية .

و يجب أن ننبه إلى أن هذه النتيجة لم تكن لمجرد الانتصار لرأى معين يقول بعدم جواز قفل القناة على أساس ثبوت صحته من الناحية القانونية ، بل كانت أولا لأسباب أملتها ظروف الواقع والاعتبارات السياسية والحربية . فقد رأت بريطانيا التى كانت تشرف فعلا على القناة إبان تلك الأزمة ، أن مصلحتها تقضى عليها

(١) أوبنهايم ، International Law ، جزء ١ ، ص ٣٧٦ هامش ٥ .

بألا تصطدم بإيطاليا وأنصارها فى حرب يحتمل نشوبها بسبب قيام أسطولها ، وحده أو مع غيره ، بقفل القناة فى وجه السفن الإيطالية ، فى وقت لم تكن هى مستعدة لهذه الحرب . وكانت الحكومة الفرنسية ، تمشياً مع سياستها الخاصة ، لاتحبذ اتخاذ تدابير حاسمة ضد إيطاليا ، كقفل القناة فى وجهها ، وجارت فى هذا رغبة إيطاليا وألمانيا .

ووقفت شركة القناة من البداية موقفاً معارضاً لفكرة القفل [١] . وكانت مدفوعة فى هذا الموقف بأربعة عوامل : الأول خوفها من الخسائر التى تلحق إيراداتها نتيجة منع السفن الإيطالية من المرور وحرمان الشركة من الرسوم التى تدفعها ؛ والثانى خشية الأضرار التى قد تصيب القناة بسبب احتمال قيام الأعمال العدائية فى منطقتها واستهدافها هى ومنشآتها للهجوم ؛ والثالث مراعاة موقف الحكومة الفرنسية ، إذ اعتادت الشركة عند الأزمات تنسيق موقفها مع سياسة هذه الحكومة التى لها نفوذ كبير على الشركة ؛ وأخيراً انتصاراً لفكرة احترام حكم المادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ التى تقرر بقاء القناة مفتوحة على الدوام بالنسبة للجميع ، خصوصاً والشركة تتشبث دائماً بهذه المعاهدة وتعتبرها سنداً قويا لضمان مصالحها .

الفصل الرابع

القناة فى النزاع المصرى الانجليزى

انتهت الحرب الكبرى بانتصار الحلفاء ونودى بمبدأ تقرير المصير ، انتصاراً لحق الشعوب فى الاستقلال ، فكان من الطبيعى أن يطالب المصريون باستقلال بلادهم ، التى أعلنت بريطانيا عليها حمايتها وأبعدت عنها سيادة تركيا ، وأن يعاودوا

(١) كوستولانى ، Suez. Le Roman d'une Intreprise ، ص ٢٠٩ .

السعى للتخلص من سيطرة هذه الدولة على وادى النيل ، تلك السيطرة التى بدأت باحتلال القوات البريطانية للأراضى المصرية عام ١٨٨٢ . وقد بدأت المطالبة ، بعد الحرب ، فى ١٣ نوفمبر ١٩١٨ عقب إعلان الهدنة بيومين ، و بدأت سلسلة المفاوضات بين مصر و بريطانيا من سنة ١٩٢٠ ، وكانت الحماية البريطانية قائمة فعلا ، ثم صدر فى سنة ١٩٢٢ تصريح بريطانى يلغى هذه الحماية وتعترف فيه بريطانيا باستقلال مصر مع بعض التحفظات ، واستؤنفت بعده المفاوضات للتخلص من هذه التحفظات ، وظل الأمر بين أخذ ورد إلى أن جاءت سنة ١٩٣٦ التى وضعت فيها معاهدة تحالف بين مصر و بريطانيا . و بجانب هـــذا كله كانت بريطانيا لاتفتأ طوال هذه السنين تعلن وتتمسك فى المجال الدولى بمركزها الذى أعطته هى لنفسها بمصر إلى أن وقعت عام ١٩٣٨ اتفاقا مع إيطاليا تجدد فيه اعترافها بمعاهدة ١٨٨٨ .

ولما كانت القناة ومنطقتها داخلة ضمن الأراضى المصرية وكانت محتلة بالجنود الانجليز ، بل كان الدفاع عنها هو الحجة الرئيسية للاحتلال البريطانى ومحور النزاع بين مصر و بريطانيا ، لهذا كان من البديهى أن تشملها المفاوضات والاتفاقات والمواثيق الخاصة بتسوية النزاع بين البلدين أو التى لها علاقة بموضوعه .

وسندرس فى المباحث التالية مادار بخصوص القناة ومس وضعها ومركزها فى المراحل التى أشرنا إليها :

المبحث الأول

المفاوضات فى ظل الحماية

فى هذه المرحلة ، من انتهاء الحرب إلى عام ١٩٢٢ ، تمت مطالبة ١٣ نوفمبر ١٩١٨ ، ومحادثات ملنر سنة ١٩٢٠ ، ومفاوضات عدلى ـ كيرزون سنة ١٩٢١ على التفصيل الآتى :

المطلب الأول — طلبات ١٣ نوفمبر ١٩١٨

فى ١٣ نوفمبر ١٩١٨ تقدم المصريون الثلاثة ، سعد وشعراوى وفهمى ، للمعتمد البريطانى بطلب رفع الحماية وإعلان استقلال مصر . ولما كان السبب الرئيسى لتشبث بريطانيا بمصر هو ضمان سلامة قناة السويس باعتبارها الطريق الأساسى للهند وباقى أجزاء الامبراطورية بالشرق ، فقد رأى المندوبون الثلاثة طمأنة بريطانيا من هذه الناحية وأبلغوا معتمدها ، ضمن أقوالهم ، مايلى :

« متى ساعدتنا انجلترا على استقلالنا التام ، فاننا نعطيها ضمانة معقولة لعدم تمكين أى دولة من استقلالنا والمساس بمصلحة انجلترا فنعطيها ضمانة فى طريقها إلى الهند ، وهى قناة السويس ، بأن نجعل لها دون غيرها حق احتلالها عند الاقتضاء، بل نحالفها على غيرها ، ونقدم لها عند اللزوم ماتستلزمه المحالفة من الجنود» . (١)

ولم تظهر انجلترا قبولها لهذه الطلبات وقابلتها بمحاولة إخماد الحركة الوطنية المصرية حتى اشتعلت ثورة ١٩١٩ المعروفة .

المطلب الثانى — محادثات ملنر سنة ١٩٢٠

عينت الحكومة البريطانية سنة ١٩١٩ لجنة برياسة اللورد ملنر للعمل على حل المسألة المصرية ، وحضرت اللجنة لمصر ولكنها لم تنجح فى الاتصال بالمصريين فعادت إلى لندن واتصلت هناك فى صيف سنة ١٩٢٠ بالوفد المصرى برياسة سعد زغلول باشا وجرت محادثات بين الطرفين . وقدم ملنر للوفد مشروع اتفاق تقول المادة الثالثة منه :

« نظراً للمسئولية التى أخذتها بريطانيا العظمى على عاتقها فى البند السابق ونظراً لما لبريطانيا العظمى من المصلحة الخاصة فى حماية المواصلات مع ممتلكاتها فى الشرق والشرق الأقصى تمنح مصر بريطانيا حق ابقاء قوة عسكرية على

---

(١) كلمة حافظ رمضان باشا المنشورة بمجلة المصور ، العدد ١١٨٠ ، فى ٢٣ مايو سنة ١٩٤٧ . محمود سليمان غنام ، المعاهدة المصرية الانجليزية (١٩٣٦) ، ص ٢٠٨ .

الأراضى المصرية واستخدام الموانى والمطارات المصرية لضمان الدفاع عن مصر وحماية مواصلات بريطانيا العظمى مع تلك الممتلكات . أما الموضع أو المواضع التى يعسكر فيها الجنود البريطانيون فتعين فى الاتفاقية . (١)

ولم يقر الوفد المصرى هذا المشروع وقدم للجنة ملنر فى ١٧ يولية ١٩٢٠ مشروعا آخر تقرر المادة الثامنة منه :

« لبريطانيا العظمى ، إن رأت لزوما ، أن تنشىء على مصاريفها بالشاطىء الأسيوى لقناة السويس نقطة عسكرية للمساعدة على صد ماعساه يحصل من الهجمات الأجنبية على هذه القناة . وتحديد منطقة هذه النقطة يحصل بعد بمعرفة لجنة مكونة من خبراء عسكريين من الطرفين بعدد متساو . ومن المتفق عليه أن إنشاء هذه النقطة لا يعطى لبريطانيا العظمى أى حق فى التدخل فى أمور مصر ولا يخل أدنى إخلال بما لمصر من حقوق السيادة على تلك المنطقة التى تبقى خاضعة لسلطة مصر ومنفذة فيها قوانينها . كما لا يمس بالسلطة المخولة لمصر باتفاقية القسطنطينية المحررة فى أكتوبر سنة ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة فى قناة السويس . وبعد مضى عشر سنين من تاريخ العمل بهذه المعاهدة يبحث المتعاقدان الأمر لمعرفة ما إذا كان استبقاء هذه النقطة لم يعد له لزوم وما إذا لم يكن ممكنا أن يترك لمصر وحدها العناية بالمحافظة على القناة . وفى حالة الخلاف يرفع الأمر إلى عصبة الأمم . » (٢)

وبعد أخذ ورد بين الجانبين قدمت اللجنة لسعد وزملائه فى ١٨ أغسطس سنة ١٩٢٠ مذكرة كأساس لمعاهدة ، جاءت الفقرة الثانية من البند الرابع منها تقول :

---

(١) محمود غنام ، المعاهدة المصرية الانجليزية ، ص ٢٠٩ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات بين مصر وانجلترا من سنة ١٩٢٠ إلى سنة ١٩٣٢ وتقرير اللورد ملنر وتصريح ٢٨ فبراير سنة ١٩٢٢ ومعاهدة سنة ١٩٣٦ ، ص ٢٣٣ .

« تمنح مصر بريطانيا العظمى حق ابقـاء قوة عسكرية فى الأرض المصرية لحماية مواصلاتها الامبراطورية وتعين المعاهدة المكان الذى تعسكر فيه هـذه القوة وتسوى ما تستتبعه من المسائل التى تحتاج إلى التسوية ، ولا يعتـبر وجود هذه القوة بأى وجه من الوجوه احتـلالا عسكريا للبلاد كما أنه لا يمس حقوق حكومة مصر » .[1]

ووضع ملنر تقريراً شرح فيه السياسة التى بنيت عليها بنود هذه المذكرة ، واستعرض فيه مسألة الدفاع عن المواصلات الامبراطورية و بقاء قوة بريطانية بمصر ، فقرر أن المصريين تمسكوا بأن يكون معسكر تلك القوة بمنطقة القناة وفضلوا ضفتها الشرقية ، ورد على هذا بأنه ليس فى الإمكان الموافقة على هـذا الطلب « لأن وجود جنود بريطانيين فى منطقة القناة المحايدة يمكن أن يوجد مشاكل بين بريطانيا والدول الأخرى التى لها مصلحة فى هذه القناة الدولية ، إذ حياد القنـاة مضمون باتفاقات دولية ، فاحتلال جنود دولة واحدة لمنطقتها احتلالا دائما قد يعد خرقا لهذا الحياد » .[2]

وأهم ما يستفاد من هـذا الرد أن بريطانيا تعترف على لسان وزيرها ملنر ، بأن وجود جنودها بمنطقة القناة يعد اعتداء على مركز هذا الطريق الذى ضمنته المعاهدة الدولية التى وضعت عام ١٨٨٨ ، سواء كان وجود هؤلاء الجنود باسم الحماية على مصر أو بأى اسم آخر .

ويجب أن يلاحظ أن ملنر لم يكن يهدف بهذا الدفع ، الذى يقول بحصانة منطقة القناة تطبيقاً للاتفاقات الدولية ، مجرد احترام هـــذه الحصانة بل كان يقصد استغلال هـذه الحجة للتوصل إلى قبول المصريين أن يحتل الجنود البريطانيون أجزاء داخل الأراضى المصرية وعدم التمسك بتركيز هذا الاحتلال بجوار القناة .

(١) مجموعة وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ٢٥٣ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات المذكورة ، ص ٢٥٥ .

ويؤيد هذه الملاحظة ما ورد فى تقرير ملنر من أن مصلحة بريطانيا من الوجهة العسكرية فى مصر لا تقتصر على ضمان حرية مرورها بالقناة بل تشمل الدفاع عن جميع مواصلاتها الامبراطورية بالأراضى المصرية من برية وبحرية وجوية .[١] ولهذا السبب لم تر لجنة ملنر البت فى مسألة قصر الاحتلال على منطقة القناة .

وفى نهاية المباحثات رأى الوفد استشارة الرأى العام المصرى فى مشروع لجنة ملنر الأخير كأساس للاتفاق النهائى ، فأبدى المصريون عليه بعض التحفظات التى رأوا ضرورة إقرارها مقدماً ، ولكن الحكومة البريطانية رأت تأجيل البت فى هذه التحفظات للمفاوضات الرسمية ، ولم يقرها الوفد على هذا الرأى وقطعت المحادثات واقتصر الأمر على نشر تقرير ملنر .

المطلب الثالث — مفاوضات عدلى ـ كيرزون سنة ١٩٢١ [٢]

تمت هذه المفاوضات بلندن سنة ١٩٢١ بين المفاوضين المصريين برياسة عدلى باشا والمفاوضين الانجليز برياسة لورد كيرزون . وكان محورها كالعادة مسألة الاحتلال . وقد بين الفريق المصرى أن المصريين يرغبون التخلص من الاحتلال تخلصاً تاماً إلا أنهم رأوا ، تقريباً لوجهات النظر ، حصره فى منطقة القناة فقط مادام القصد منه حماية مواصلات الامبراطورية التى تعد القناة شريانها الأساسى . ولكن الجانب البريطانى أبدى معارضته فى تحديد مكان معين تعسكر فيه القوات الانجليزية ولا تتعداه .

وأقحم البريطانيون فى المفاوضات مسألة أخرى هى أن تبحث الحكومة المصرية مد امتياز شركة القناة مع ممثلى هذه الشركة ، والرجوع لعصبة الأمم عند الخلاف .[٣] وبينوا أن الحكومة البريطانية ترمى بالمد أن يستمر القيام

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٢٥٥ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٢٦٥ إلى ٣٧٨ .

(٣) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٣٢٨ إلى ٣٦٠ .

بالتحسينات والأشغال اللازمة لصيانة القناة دون أن تحجم الشركة عن ذلك خوفا من زيادة المصاريف وعدم امكان تغطيتها عند انتهاء الامتياز ، وحتى تجد السفن المارة الخدمات التى اعتادتها من جانب الشركة . وأراد المفاوضون البريطانيون أيضاً أن يحصلوا على تأكيد ، أو ما أشبه ، من الحكومة المصرية يضمن لهم أن القناة ستبقى للغرض الذى أنشئت من أجله عندما يضع المصريون يدهم عليها بعد انتهاء مدة الامتياز .

وكان رد المفاوضين المصريين أن مصر سبق أن رفضت سنة ١٩١٠ مد الامتياز ، وأنهم لا يمكنهم البحث فى هذا الأمر ، وأن الأغراض التى تتوخاها انجلترا ، والتى أهمها قيام الشركة بالأشغال اللازمة لصيانة القناة عند اللزوم دون أن تحجم عن هذا عند اقتراب موعد نهاية الامتياز خوفا من زيادة التكاليف دون أن تضمن تعويضها فى مدة طويلة ، يمكن أن تتحقق بطرق أخرى غير مد الامتياز ، كاشتراك مصر فى تكاليف الصيانة فى السنين الأخيرة للامتياز ، وأن الخلاف على هذه المسألة من الأمور التى لا تعرض على عصبة الأمم لأنه يكون بين حكومة وشركة لا بين حكومتين ، هذا مع ملاحظة أن الامتياز لا ينتهى إلا بعد حوالى نصف قرن ، ولا يعقل ترتيب نتائج وإيجاد حلول فى سنة ١٩٣١ بصدد ما سيقع بعد هذه المدة الطويلة ، هذا فضلا عن أن مسألة مد الامتياز خارجة عن النطاق السياسى الذى تستند إليه المفاوضات بين مصر وانجلترا .

وأبدى الجانب المصرى أيضاً أن مصر لن تهدم الغرض الذى أنشئت القناة من أجله عندما تؤول إليها ، بل ستظل ترعى بجانب مصلحتها مصلحة العالم أجمع .

وصرف النظر عن البحث فى مسألة الامتياز ومايترتب على انتهاء مدته .

وبقيت ، فيما يتعلق بالقناة ، مسألة الاحتلال الذى اجتهد الجانب المصرى فى رفعه كلية فى زمن السلم والاكتفاء بعقد محالفة تضمن لانجلترا عودة جنودها لمصر عند

وقوع حرب . وكان رد الحكومة البريطانية على هذا أنها لاتقبل التخلى عن حماية القناة لأية دولة أخرى ، ولو كانت حليفة .

وأخيراً قدم الجانب البريطانى للمفاوضين المصريين مشروعا تنص المادة العاشرة من جزئه الثالث على أن يكون للجنود الانجليز المرابطة فى أى مكان بمصر ولأى زمان تشاء حتى تتمكن من حماية المواصلات الامبراطورية ، ومساعدة مصر ، وغير هذا من الأغراض (١) .

ورفض المفاوضون المصريون هذا المشروع ، طبعاً ، وقطعت المفاوضات بعد أن تبين أن انجلترا لاتقبل حصر الاحتلال فى مكان معين ، ووسعت ايضاً الأغراض التى تريد تحقيقها بواسطته .

المبحث الثالث

تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢

أرادت بريطانيا أن تعلن من جانبها وحدها الحل الذى رأته للمشكلة المصرية ، فأصدرت فى ٢٨ فبراير ١٩٢٢ تصريحاً يقرر بنده الأول انتهاء الحماية البريطانية وأن تكون مصر دولة مستقلة ذات سيادة ، ويقرر البند الثالث احتفاظ الحكومة البريطانية بصفة مطلقة بتولى أربع مسائل ، أولاها مسألة « تأمين مواصلات الامبراطورية البريطانية بمصر » وذلك إلى أن تبرم بين حكومتى مصر وبريطانيا اتفاقات تنظم مصير هذه المسائل (٢) .

ويهمنا أن نبحث أثر اعلان استقلال مصر على مركزها من القناة ، وقيمة تحفظ بريطانيا بخصوص مواصلاتها الامبراطورية ، ونشير فى كلمة أخيرة إلى مسألة ارتباط مصر بمعاهدة ١٨٨٨ بعد أن اكتملت شخصيتها فى العائلة الدولية .

المطلب الأول — أثر اعلان استقلال مصر

بتصريح ١٩٢٢ ألغت انجلترا حمايتها على مصر واعترفت باستقلالها وسيادتها .

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٣٧٥ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٣٩٦ .

وسبق قلنا[1] إن هذا الاعتراف مضافا إلى تنازل تركيا فى معاهدة لوزان عن حقوقها على الأراضى الواقعة خارج حدودها الجديدة ، واعترافها بمركز مصر الجديد ، يجعلنا نتبين بوضوح أن مصر أصبحت تملك التمتع بسائر الحقوق التى تترتب على سيادتها التى آلت إليها على جميع أراضيها ، ولم يعد لبريطانيا أن تنازعها ذلك بدعوى الحماية . وبهذا جمعت مصر بين يديها الحقوق التى قررتها معاهدة ١٨٨٨ لها ولتركيا ، وصارت هى التى تملك وحدها المحافظة على القناة وحمايتها دون أن يكون لدولة أخرى ، تطبيقاً لهذه المعاهدة ، أن تنفرد بهذه الحماية أو أن تشارك مصر فيها . وقلنا أيضاً إن مصر كسبت هذا المركز من الناحية القانونية من ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، وهو اليوم الذى حددته تركيا تاريخاً لتنازلها عن حقوقها على مصر ، بما فيها منطقة القناة .

المطلب الثانى — قيمة التحفظ الخاص بالمواصلات الامبراطورية

ورد هذا التحفظ عاما بتعبير « المواصلات الامبراطورية » دون أن يذكر صراحة « قناة السويس » ، وربما استخلص المرء من هذا التعميم حجة يواجه بها من البداية هذا التحفظ ، وإخراج القناة من مدلوله بالقول بأنه مادام لم يذكرها صراحة فهو لايشملها وأنه ينصب فقط على المواصلات البرية والجوية وغيرها مما لايتعلق بالقناة . ولكن الواقع المستفاد من ظروف الماضى وعناصر المفاوضات السابقة تبين بوضوح أن القناة هى العمود الفقرى لهذه المواصلات ، بل قد تكون هى الوحيدة المقصودة بالذات من هذا التحفظ ، وما مسألة المواصلات البرية والجوية إلا أسباب كانت بريطانيا قد أثارتها فى مفاوضاتها قبل تصريح ١٩٢٢ لتصل عن طريقها لجعل احتلالها عاماً لمصر دون حصره فى منطقة القناة ، ولهذا لابد من أن نعتبر التحفظ منصباً على القناة ونناقشه على هذا الأساس.

بعد هذه النقطة الشكلية نعيد ماقلناه دائما من أن حق حماية القناة وصيانتها

---

(١) انظر ص ٢٢٩ .

من الحقوق التى تتبع حق السيادة ، ومادامت هذه السيادة رجعت لمصر ، لهذا لم يعد لبريطانيا صفة قانونية تستند إليها للادعاء بهذا الحق وأصبح تحفظها فى هذا الخصوص قائما على غير أساس .

وقد يقال إن بريطانيا لم تعلن استقلال مصر إلا مشروطا بهذا التحفظ وغيره من التحفظات . وردنا على هذا أن بريطانيا لاشأن لها باستقلال مصر ، ولم يكن لها فى يوم من الأيام حق السيادة عليها حتى يقال إنها تنازلت عن هذه السيادة بشروط ، وكل مافى الأمر أنها ، بمقتضى تصريح ١٩٢٢ ، اعترفت بهذا الاستقلال مجرد اعتراف ، ولايمكن أن يقال إنها هى التى أوجدت هذا الاستقلال أو منحته أو أعطته لأن فاقد الشيء لايعطيه .

وحتى لو فرض ، وهذا غير صحيح ، أن الاحتلال والحماية قد أعطيا بريطانيا صفة تخولها التحكم قانونا فى استقلال مصر وسيادتها ، فانها وقد قبلت الاعتراف لهذا الوطن بالاستقلال والسيادة تكون قد تنازلت ضمناً وحتما عن الحقوق التى لاتنهض إلا مستندة لحق السيادة ، ومن هذه الحقوق مارتبته معاهدة ١٨٨٨ لمصر وتركيا بخصوص حماية قناة السويس والدفاع عنها ، ولم يعد لبريطانيا سند قانونى يخولها التمتع بحق الدفاع عن هذا الطريق ، سواء وحدها أو بالاشتراك مع مصر .

المطلب الثالث — ارتباط مصر بمعاهدة ١٨٨٨

ظهرت مصر دولة مستقلة ذات سيادة فى العائلة الدولية . ولما كانت قناة السويس تجرى فى أراضيها ولها عليها حقوق الملكية والسيادة ، لهذا يلزم معرفة مدى تقيدها بالنظام الذى قررته الدول لهذه القناة عام ١٨٨٨ .

وقد يبدو هذا البحث ، لأول وهلة ، لامحل له مادامت الشواهد كلها تفيد احترام مصر لهذه المعاهدة بل وارتكانها عليها لحماية حقوقها ، ولكن الذى يثير هذه المسألة أن مصر ليست من الدول التى وقعتها عند ابرامها ، لأنها كانت تابعة لغيرها فى ذاك الوقت ، ولم تنضم لها بتوقيع لاحق ، فعلى أى أساس يكون ارتباطها بها ؟

ثلاثة أسباب رئيسية تفيد هذا الارتباط ، بشكل ضمنى يكاد لا يختلف فى نتائجه عن الارتباط الصريح بالتوقيع ، وهى :

(١) عند وضع المعاهدة فى لجنة باريس سنة ١٨٨٥ اشترك مندوب عن مصر فى أعمال هذه اللجنة ، ولا ينفى قيمة هذا الاشتراك أن هذا المندوب حضر بصفة استشارية دون حق التصويت والتوقيع ، الأمر الذى كان سببه كما قلنا أن مصر لم تكن فى هذا الوقت دولة تامة السيادة .

(٢) فى كل الظروف اللاحقة لعام ١٨٨٨ ، سواء فى الحرب أو السلم ، تصرفت الحكومة المصرية بشكل لا يترك أدنى شك فى قبولها المعاهدة المذكورة ، وإن كانت بريطانيا قد حجبت سلطة هذه الحكومة فى بعض الظروف التى خولفت فيها أحكام هذه المعاهدة ، خصوصاً ابان الحرب الكبرى .

(٣) خرجت مصر من سيادة تركيا فأصبحت ملزمة بالتقيد بالمعاهدات الشبيهة بمعاهدة القناة ، والتى سبق أن ارتبطت بها تركيا فى شئون تتعلق بالأراضى المصرية . وهذا اهتداء بفكرة الميراث الدولى المقررة فى القانون الدولى العام .

المبحث الثالث

المفاوضات بعد إعلان الاستقلال

دخلت مصر فى العائلة الدولية كدولة ذات كيان قانونى مستقل ، ولكن بقى أمامها أن تعمل على التخلص من التحفظات التى فرضها تصريح ١٩٢٢ . ولهذا الغرض جرت مفاوضات ومحادثات بين مصر و بريطانيا فى سنوات ١٩٢٤ و١٩٢٧ و ١٩٢٩ و ١٩٣٠ . [1] وفيما يلى نبين ما يتعلق منها بالقناة :

---

(١) جرت محادثات بجنيف فى ٢١ سبتمبر سنة ١٩٣٢ بين صدقى باشا رئيس وزراء مصر والسير جون سيمون وزير خارجية بريطانيا للتمهيد للدخول فى مفاوضات تؤدى للاتفاق بين البلدين ، ولكن هذه المحادثات لم توصل لهذه النتيجة واقتصرت على تبادل وجهات النظر (مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٦٦٣) . وهناك مفاوضات ومعاهدة ١٩٣٦ التى افردنا لها لأهميتها بحثا خاصا هو المبحث الرابع .

المطلب الأول — محادثات سعد ـ مكدونالد سنة ١٩٢٤

جرت هذه المحادثات بلندن فى خريف سنة ١٩٢٤ بين سعد زغلول باشا رئيس الوفد المصرى ومستر مكدونالد رئيس وزراء بريطانيا . وقدم سعد باشا المطالب المصرية ، التى كان فى مقدمتها سحب جميع القوات البريطانية من الأراضى المصرية وتخلى بريطانيا عن دعواها أن لها حق حماية قناة السويس .(١)

ورد مكدونالد على هذه الطلبات بأن سلامة القناة تعد دائماً مصلحة حيوية لبريطانيا ومصر فى السلم والحرب ، وأن سلامة مواصلات الامبراطورية لا زالت ، كما كانت سنة ١٩٢٢ ، نقطة هامة لبريطانيا ، وأن ضمان بقاء قناة السويس مفتوحة فى السلم والحرب لمرور السفن البريطانية مروراً حراً هو الأساس الذى تقوم عليه خطة الدفاع عن الامبراطورية البريطانية ، وأن اتفاق ١٨٨٨ كان الاداة التى اعدت لهذا الغرض ولكن ظهر قصوره سنة ١٩١٤ مما حدا بالحكومة البريطانية أن تتخذ بنفسها التدابير اللازمة لضمان بقاء القناة مفتوحة ، وليس فى وسع أية حكومة بريطانية بعد هذه التجربة أن تتخلى بالكامل ، حتى ولا لدولة حليفة ، عن مصلحتها فى حراسة هذا الشريان الحيوى فى مواصلات الامبراطورية ، ويجب أن تكون هذه السلامة بارزه فى أى اتفاق يعقد بين الحكومتين ، ويمكن الوصول لهذا الغرض عن طريق معاهدة تحالف يعقدها الفريقان ، تنص على وجود قوة بريطانية بمصر .(٢)

وقبل أن ننتقل لرأى الجانب المصرى ننبه إلى أن بريطانيا تعترف الآن صراحة بلسان رئيس وزرائها أنها تولت أثناء الحرب الكبرى اتخاذ التدابير التى

---

(١) شونفيلد ، عن قناة السويس (تعريب أحمد خاكى) ص ٩٥ . جريدة الأهرام فى ٢٨ اكتوبر ١٩٢٤ .

(٢) شونفيلد ، المرجع السابق ، ص ٩٦ . جريدة الأهرام فى ١٨ اكتوبر ١٩٢٤ . محمد على نجيب Nature Juridique du Conflit Anglo - Egyptien relatif à l'Indépendance de l'Egypte ، ص ٥٧ .

تكفل مصالحها فى منطقة القناة دون عبرة بما يحول دون ذلك ، بحجة أن معاهدة ١٨٨٨ لم تحقق حرية مرور الأساطيل البريطانية بهذا الطريق إبان الحرب . وتفيد أقوال مكدونالد أيضاً أن الحكومة البريطانية أعطت نفسها بعد الحرب حق حراسة قناة السويس وعدم التخلى عن هذه المهمة لأية دولة ، حتى وإن كانت دولة حليفة أو بمعنى أوضح حتى وإن كانت مصر التى هى صاحبة القناة . وهذا تجاهل أو تحدى واضح لأحكام معاهدة ١٨٨٨ التى لا تسمح أبداً لبريطانيا أو أية دولة أجنبية بحق الانفراد بحماية القناة . وإذا كان الانجليز يتعللون بأن هذه المعاهدة قاصرة عن أن تؤدى لضمان بقاء القناة مفتوحة ، خصوصاً فى أوقات الحرب ، فإن هذه الحجة ، حتى على فرض صحتها ، لا تسمح لبريطانيا بالانفراد بهذه المهمة ، والأمر فى هذه الحالة يعود لمجموعة الدول الموقعة على معاهدة القناة لا لدولة بمفردها ، علماً بأن المادة التاسعة من المعاهدة رسمت الطريق الذى يتبع لضمان بقاء القناة مفتوحة بأن قررت أن تتشاور الدولة صاحبة القناة ، عند اللزوم أو بمعنى آخر عندما تعوزها الوسائل ، مع الدول الكبرى فى مسألة التدابير التى تكفل تنفيذ المعاهدة التى تقرر مادتها الأولى بقاء القناة مفتوحة على الدوام .

والمعنى الواضح المختصر لأقوال مكدونالد أن بريطانيا تعمل دائماً بما يكفل مصالحها فى القناة ، فإن ضمنت معاهدة ١٨٨٨ هذه المصالح كان بها ، وإلا فإن الحكومة البريطانية تتولى بنفسها العمل على رعاية مصالحها دون عبرة بما لا يحقق هذا الغرض الانفرادى أو يعطله من مواثيق أو مصالح الدول الأخرى .

بعد هذا نقول إن سعد باشا رفض وجهة نظر مكدونالد ، مستنداً إلى أن الإصرار على إبقاء الجنود الانجليز لحماية القناة أمر غير مقبول لمنافاته لاستقلال مصر ، ولأن القناة محايدة بمقتضى اتفاقية ١٨٨٨ ، ولا تتفق حيدتها مع حماية بريطانيا وحدها لها ، ولأنها طريق دولى يهم العالم أجمع ، وإذا كانت حماية مصر لها لا تكفى فينبغى وضعها تحت حماية عصبة الأمم [١] .

---

(١) جريدة الأهرام فى ٧ و١٣ اكتوبر ١٩٢٤ . محمد على نجيب ، عن ماهية النزاع المصرى الانجليزى ، ص ٦٠ .

ولم يقبل الانجليز اقتراح حماية عصبة الأمم للقناة عنـدما لاتقدر مصر على ذلك لرغبتهم فى بقاء المسألة بين مصر و بريطانيا فقط دون أن تتدخـل فيها الدول الأخرى (١) .

ولما ظهر تباعد وجهتى النظر بين الفريقين المتفاوضين فشلت المحادثات دون أن تقطع مرحلة كبيرة من البحث .

المطلب الثانى ــ محادثات ثروت ــ تشمبرلن سنة ١٩٢٧

تمت هــذه المحادثات بلندن سنة ١٩٢٧ بين عبد الخالق ثروت باشا رئيس وزراء مصر وسير اوستن تشمبرلن و زير خارجية بريطانيا .

وقدم ثروت باشا مشروعا للاتفاق تقرر المـادة الأولى منه عقد محالفة دائمة بين البلدين ، وترخص مادته السادسـة لبريطانيا ، تسهيلا لقيامها بحماية طرق المواصلات الامبراطورية ، أن تبقى بالقطر المصرى قوة عسكرية دون أن يكون لوجودها صفة الاحتلال أو الإخلال بالسيادة المصرية ، على أن تستقر هذه القوة بعد عدد من السنين يتفق عليه الطرفان فى المـكان الذى يقبلانه (٢) .

وتقدم الجانب البريطانى بمشروع آخر تتفق مادته الأولى والفقرة الأولى من مادته الخامسة مع المادة الأولى والفقرة الأولى من المـادة السادسة من المشروع المصرى ، إلا أن الفقرة الأخيرة من المادة الخامسة تخالف الفقرة الأخيرة من المادة السادسة التى تقابلها فى المشروع المصرى إذ تقرر أنه بعد مضى عشر سنوات من تاريخ العمل بالمعاهدة ينظر الطرفان المتعاقدان مسألة الجهات التى تستقر فيها تلك القوات مع مراعاة التجارب والظروف بعد تلك المدة (٣) .

والفرق واضح بين المشروعين فى هذه النقطة الأخيرة إذ يرمى المشروع المصرى إلى اتفاق الجانبين فى المعاهدة على عدد السنين التى تتركز بعدها القوات البريطانية

---

(١) محمد على نجيب ، المرجع السابق ، ص ٦٠ .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات بين مصر وانجلترا ، ص ٤٠٩ .

(٣) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٤١١ .

فى مكان معين وكذلك اتفاقهما على المكان ، ولكن المشروع الانجليزى يرمى إلى عقد المعاهدة دون تحديد مكان معين تستقر به القوات بعد مدة معينة ، وكل ماتقول به أن يبحث الطرفان هذا الأمر بعد عشر سنوات من تنفيذ المعاهدة ، أى ترك هذه المسألة للاتفاق عليها مستقبلا بين الطرفين ، وقد يتم هذا الاتفاق أو لايتم .

وعاد ثروت باشا لمصر دون أن يوافق على المشروع البريطانى فأرسل له تشمبرلن مشروعا آخر تتفق مادته السابعة مع المادة الخامسة من المشروع الأول إلا أنها تزيد عليها الإشارة فى مقدمتها إلى أن المرابطة تستمر إلى أن يحين الوقت الذى تكل فيه بريطانيا للحكومة المصرية ، بمقتضى اتفاق بينهما ، مهمة حماية طرق مواصلات الامبراطورية ، التى تمر بمصر ، وورد فى نهايتها جملة تقرر أنه إذا لم يتفق الطرفان بعد مضى العشر سنوات على المكان الذى يرابط به الجنود الانجليز يعرض الأمر على مجلس عصبة الأمم ، على أن يتجدد هذا العرض كل خمس سنوات بناء على طلب الحكومة المصرية كلما كان قرار العصبة لايوافق طلباتها . (١)

ولم تقبل الحكومة المصرية المشروع البريطانى الأخير ، وبهذا انتهت هذه المحادثات والاتصالات إلى غير اتفاق . والذى يلاحظ على المشاريع المقدمة إبانها ، سواء من جانب مصر أو بريطانيا ، أنها تبين أن حماية مواصلات الامبراطورية البريطانية هو الغرض الوحيد الظاهر من مرابطة القوات البريطانية بالأراضى المصرية . ولم تجعل هذه المشاريع منطقة القناة من البداية مكانا تتركز فيه هذه المرابطة بل كانت تصرح بقيامها فى الأراضى المصرية بصفة عامة ، إلا أن منطقة القناة كانت هى المكان الذى يقصد الجانبان تركيز مرابطة الجنود البريطانيين فيه بعد أن يتم الاتفاق على جلائها عن الأراضى المصرية الأخرى .

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٤٣٢ .

المطلب الثالث – مفاوضات محمد محمود ـ هندرسن سنة ١٩٢٩[1]

قام محمد محمود باشا بهذه المفاوضات مع هندرسن وزير خارجية بريطانيا ، بلندن فى صيف سنة ١٩٢٩ . وقد سلمته الحكومة البريطانية من البداية مشروع اتفاق تنص مادته الأولى على تصفية المسائل المعلقة بين البلدين خصوصاً مانشأمنها عن تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ . وتنص المادة الثانية على انتهاء الاحتلال البريطانى وقيام محالفة بين الطرفين . وتنص المادة الثامنة على أنه تسهيلا لقيام بريطانيا بحماية طرق مواصلات امبراطوريتها ترخص لها مصر بأن تضع شرقى التل الكبير القوات اللازمة لهذا الغرض .

ورغب المفاوض المصرى أن تكون المادة الأولى خاصة بزوال الاحتلال دون إشارة للمسائل الخاصة بتصريح ١٩٢٢ وماشابهه ، وأن يشار فى المادة التى تخص الاذن للقوات البريطانية بالمرابطة فى منطقة القناة إلى أن بقاء تلك القوات لايعد احتلالا ولايمس سيادة البلاد . وكان الجانب المصرى حريصاً على ألا يرد فى النصوص مايشتم منه شبهة الاعتراف من جانب مصر بالاحتلال أو الحماية أو ماتفرع عليهما من أوضاع وحقوق رتبتها بريطانيا لمصلحتها فى تلك الديار . وكان حريصاً أيضاً على أن يظهر أن قناة السويس هى وحدها المقصودة بالوقاية باعتبارها طريقا أساسياً للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، وبذلك لا يكون للقوات البريطانية ، المرابطة فى منطقة القناة ، أى شان أو أى غرض يتعلق بما عدا منطقة القناة من جهات القطر . وكان من أغراض المفاوض المصرى أن يتحدد مكان مرابطة هذه القوات بدقة حتى لايفهم من الاتفاق أن منطقة القناة كلها أصبحت خالصة لها .

وبعد أن عرف الجانب البريطانى هذه الرغبات قدم مشروعا ثانياً تنص مادتاه الأولى والثانية على انتهاء الاحتلال وقيام محالفة بين البلدين . وتقول المادة

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٤٥٥ إلى ٤٧٨ .

التاسعة منه : « تسهيلا وتحقيقاً لقيام صاحب الجلالة البريطانية بحماية قناة السويس باعتبارها طريقاً أساسياً للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية أن يضع فى الأراضى المصرية ، فى الأماكن التى يتفق عليها بعد ، شرقى خط الطول ٣٢° شرق ، من القوات المسلحة مايرى ضرورته لهذا الغرض . ولا يكون لوجود تلك القوات مطلقاً صفة الاحتلال ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية . »

وذكرت هذه المادة صراحة « قناة السويس » باعتبارها المقصودة بالحماية ، وبهذا اختفى التعميم الوارد فى المشروعات السابقة ، ولم تعد المسألة مجملة تحت عبارة « مواصلات الامبراطورية » . وزيادة على هذا حدد المشروع من البداية منطقة القناة ، الواقعة شرقى خط الطول ٣٢° شرق ، مكانا ترابط به القوات البريطانية .

ولما أبدى محمد محمود باشا موافقته مبدئياً على هذا المشروع أعادت الحكومة البريطانية دراسته مع الخبراء ووضعته فى شكل مشروع ثالث بعد تعديلات طفيفة . وعاد محمد محمود باشا لمصر وحاول إقناع المصريين بقبول هذا المشروع ، ولكنهم رفضوه فانتهت مفاوضات سنة ١٩٢٩ دون اتفاق الطرفين .

المطلب الرابع — مفاوضات النحاس ـ هندرسن سنة ١٩٣٠ (١)

قرر البرلمان المصرى فى ٦ فبراير ١٩٣٠ تفويض الحكومة المصرية مفاوضة الحكومة البريطانية للوصول لاتفاق بينهما ، ولهذا سافر النحاس باشا رئيس الوزراء إلى لندن على رأس وفد مصرى ، وبدأ مفاوضاته فى ٣١ مارس ١٩٣٠ مع الجانب البريطانى الذى رأسه مستر هندرسن وزير الخارجية البريطانية .

وبدأ النحاس باشا هذه المفاوضة باستعراض المبادىء التى تقوم عليها المقترحات البريطانية فى المفاوضات التى تمت سنة ١٩٢٩ ، وهى انتهاء الاحتلال وقيام المحالفة ،

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٩٩ : إلى ٦٥٥ .

وقرر قبول مصر لها . وقال عن مسألة الدفاع عن قناة السويس إنه مع وجود

ضمانتين عظيمتين تكفلانه ، ضمانة خاصة مستمدة من المحالفة وهى أن

تأتى لمساعدة مصر لصد الغارات الأجنبية التى قد تقع على القناة ، وضمانة

مستمدة من حيدة القناة التي كفلتها معاهدة ١٨٨٨ ، إلا أن المفاوضين

إثباتاً لحسن استعدادهم للاتفاق يقبلون الترخيص مؤقتاً لبريطانيا بأن تضع

عسكرية فى منطقة القناة مع تحديد مكانها وشروطها ، وذلك إلى أن يصبح

إمكان القوات المصرية الدفاع عنها بمفردها حتى يأتيها المدد البريطانى .

وعلى ضوء وجهة النظر هذه قدم الوفد المصرى مشروعاً تنص مادتاه الأولى

والثانية على انتهاء احتلال مصر عسكريا بالجيوش البريطانية وعقد محالفة بين

الطرفين ، وتقول مادته التاسعة :

« إلى أن يحين الوقت الذى يصبح فيه الجيش المصرى فى حالة يستطيع

أن يصد بمفرده أى اعتداء على قناة السويس حتى يصل مدد الحليف فإن

ملك مصر يرخص لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع فى بورفؤاد و

حربية بريطانية للمساعدة فى الدفاع عن القناة . ولا يكون لوجود تلك القوة

الاحتلال مطلقاً ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية [1]

وعندما اجتمع المفاوضون من الجانبين اعترض الانجليز منهم على

المشروع المصرى بورفؤاد نقطة يرابط بها جنودهم ، لعدم ملاءمتها من

الدفاعية والصحية وتدريب الجنود ، ولهذا طلبوا توزيع القوات على جانبى

للقيام بشئون الدفاع عنها على الوجه الأكمل .

وكان رد المصريين أن الجيش المصرى سيتكفل بالدفاع عن الحدود

وصول العدو للقناة حتى يصل المدد البريطانى ، وأن مهمة النقطة

البريطانية ليست إلا المساعدة على هذا الدفاع .

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٥٠٤ .

وطلب الجانب البريطانى ضرورة ذكر عبارة المواصلات البريطانية فى صدر المادة حتى يشعر ذلك بأنها الهدف الذى تقصد القوات البريطانية حمايته . فكان رد الجانب المصرى أن الدفاع عن القناة هو الغرض الأساسى الذى يهم مصر وانجلترا والعالم أجمع ، ولا داعى لتخصيص المواصلات الامبراطورية بالاشارة احتراما لحكم معاهدة ١٨٨٨ التى تقرر حياد القناة باعتبارها طريقاً عالمياً وأنه لا يجوز لدولة أن تستفيد فى معاهدة تعقدها مع إحدى الدول بالنص على أن يكون لها مزايا خاصة فى هذه المنطقة .

وتقريباً لوجهتى النظر قدم الجانب البريطانى النص التالى :

« إلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها بموارده الخاصة أن يصد هجوماً على القناة حتى يصل مدد الحليف فإن جلالة ملك مصر يرخص لصاحب الجلالة البريطانية ، نظراً لأن القناة طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، بأن يضع فى جوار بور سعيد و بور فؤاد والاسماعيلية والسويس ، أو غيرها من الأماكن التى يتفق عليها ، القوات التى يرى صاحب الجلالة البريطانية أنها ضرورية للدفاع عنه . وهذه القوات تتمتع بتسهيلات المواصلات و يكون لها أن تنفذ إلى منطقتى الصحراء على كلا جانبى القناة بقصد التدريب والتمرين . ولا يكون لوجود تلك القوات مطلقاً صفة الاحتلال ولا يخل بأى وجـــه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية [1] » .

واعترض المفاوضون المصريون على هذه الصيغة للأسباب الآتية : أولا لأنها تجعل بريطانيا تستأثر بالدفاع عن القناة وتغفل حقوق مصر علي هذا الطريق ؛ وثانيا لأنها تعدد الأماكن التى تعسكر فيها القوات البريطانية مع أن مشروع ملنر سنة ١٩٢٠ كان يشير إلى نقطة واحدة ؛ وثالثاً لأنها تعلق زوال النقطة

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٥٢٨ .

العسكرية على اتفاق الطرفين على أن الجيش المصرى أصبح قادراً على الدفاع عن القناة حتى يصل مدد الحليف ، والواجب زوال هـذه النقطة عند ثبوت قدرة الجيش المصرى على هذا الدفاع ، وهى حالة مادية ، دون اشتراط اتفاق الطرفين ، على أن يحال الخلاف بينهما على ذلك على عصبة الأمم ؛ ورابعاً لأنه لا يجوز أن تقرر مصر بأن قناة السويس هى الطريق الأساسى لمواصلات الامبراطورية البريطانية لأن هـذا الاقرار فيه معنى التسليم بارتفاق على القناة يمس حقوق مصر فى الملكية والسيادة عليها ، فضلا عما فى هذا من مخالفة لأحكام معاهدة ١٨٨٨ .

وأردف المفاوضون المصريون اعتراضاتهم باقتراح تعيين النقطة العسكرية على القناة شرقى القنطرة تحقيقاً للاعتبارات الدفاعية التى رأى الجانب البريطانى أن نقطة بور فؤاد لا تصلح لها .

ولم يقتنع المفاوضون البريطانيون بالاعتراضات السابقة وتمسكوا بوجهات نظرهم . وأشاروا إلى أن محور البحث هو القدرة على الدفاع عن القناة ، وهى مسألة حيوية جداً للامبراطورية ، وتبت فيها بريطانيا ومصر دون تدخل عصبة الأمم ، لأن هذا الأمر ليس مسألة قانونية أو دولية بل مسألة عملية بحتة .

وقرر الجانب المصرى أن مسئولية الدفاع عن القناة تقع أولا على عاتق مصر ويتبع هذا نصيب بريطانيا التى تساعد مصر على ذلك كحليفة لها ، وأنه يجب ألا يغيب عن البال أن الجيش المصرى حتى مع التسليم بعدم مقدرته على الدفاع وحده الآن فإنه لن يكون بعيداً عن القناة بل سيرابط بمنطقتها ، فيتعاون الجيشان على حراستها والدفاع عنها ، ولهذا لا داعى للتمسك بتعدد الأماكن التى ترابط فيها القوات البريطانية .

وقال المفاوضون الانجليز إن هناك تناقضاً بين القول بأن القناة ملك وحق مطلق لمصر والقول بأنها طريق عالمى . فكان رد الجانب المصرى أن الأمر

لا تناقض فيه إذ مصر أنشأت القناة على أرضها لتسهيل المواصلات العالمية فهى صاحبة الملكية والسيادة عليها فى الوقت الذى تعد فيه القناة طريقاً عالميا .

و بعد مناقشات طويلة تقدم المفاوضون المصريون بالنص التالى :

« بما أن قناة السويس طريق عالمى للمواصلات كما هى أيضاً طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، و بما أن الدفاع عن قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر يقع على عاتق مصر دون سواها ، فإلى أن يحين الوقت الذى يصبح فيه الجيش المصرى فى حالة يستطيع معها أن يصد بمفرده أى اعتداء على القناة ريثما يصل مدد الحليف يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع فى منطقة القنطرة شرق القناة قوة حربية بريطانية لمساعدة القوات المصرية الموكول إليها الدفاع عن القناة . ولا يكون لوجود هذه القوة صفة الاحتلال مطلقاً ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية » .[1]

وجرى أخذ ورد طويل بين الفريقين حول مسألة صاحب الحق الأول فى الدفاع عن القناة فى فترة وجود الجنود البريطانيين ومسألة المكان الذى يرابط به الجنود المذكورون . وكان الفريق المصرى يتمسك بأن مصر هى صاحبة حق الدفاع عن القناة والمسئولة الأولى عنه فى كل الأوقات وتساعدها فى ذلك بريطانيا باعتبارها حليفتها . ورأى هذا الفريق أن يرابط الجنود البريطانيون فى مكان واحد فى منطقة القنطرة شرقى القناة . وكان الجانب البريطانى يرى أن بريطانيا هى المسئولة الأولى عن الدفاع عن القناة فى الفترة التى يكون الجيش المصرى غير قادر أثناءها على صد العدو عن القناة حتى يصله مدد الحليفة . وعارض هذا الفريق اقتراح تحديد منطقة القنطرة ، شرقى القناة ، لمرابطة جنودهم على أساس أن هذه المنطقة لا تصلح صحياً لاقامة الجنود ولا تفى بأغراض الدفاع عن

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص٥٥٣ .

القناة ، خصوصاً فى حالة وقوع هجوم مفاجىء عليها من الشمال والجنوب ، ولهذا تمسك المفاوضون البريطانيون بأن تحدد لقواتهم أماكن فى شمال القناة وجنوبها ووسطها حتى يمكن الدفاع عنها بشكل فعال عند اللزوم .

وعلى ضوء هـذه المناقشات تقدم الوفد المصرى بالصيغة الآتية للمادة محل البحث :

« بما أن قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر هى فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات كما هى أيضاً طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فإلى أن يحين الوقت الذى يصبح فيه الجيش المصرى فى حالة يستطيع معها أن يصد بمفرده أى اعتداء على القناة ريثما يصل مدد الحليف يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع بالقرب من القناة قوة حربية بريطانية لتتعاون مع القوات المصرية الموكول إليها الدفاع عن القناة . ولا يكون لوجود تلك القوة صفة الاحتلال مطلقاً ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية » . (١)

وجرت مناقشة أخرى فى الموضوع قبل الجانب المصرى أثناءها أن يكون مكان النقطة العسكرية بجوار الاسماعيلية . ثم قدم المفاوضون البريطانيون من جانبهم صيغة أخرى هى :

« بما أن قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر هى فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات كما هى أيضاً طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فإلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن القوات المصرية أصبحت فى حالة تستطيع معها أن تكفل بمفردها حرية الملاحة على القناة وسلامتها التامة ، يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع بجوار الاسماعيلية وفى منطقة بشمال السويس

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٥٦٢

القوات التى يراها صاحب الجلالة البريطانية لازمة لضمان الدفاع عن القناة بالتعاون مع القوات المصرية ، ولهذا الغرض نفسه ينقل مستودع قوة الطيران الملكية من أبى قير إلى بور فؤاد وتتمتع القوات البريطانية بتسهيلات الانتقال ويكون لها حق الدخول إلى مناطق الصحراء على كلا جانبى القناة بقصد التدريب والمناورات . ولا يكون لوجود هـذه القوات صفة الاحتلال مطلقاً ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية . » (١)

واعترض الوفد المصرى على إدخال منطقة بشمال السويس ضمن النقطة العسكرية ، واعترض كذلك على الاصرار على أن يكون اتفاق الطرفين فيصلا فى مسألة مقدرة الجيش المصرى . وقبل المفاوضون المصريون أن يكون لبريطانيا فى بور فؤاد مكان لنزول الطائرات .

وإزاء هذا طلب الجانب البريطانى منطقة البحيرات المرة بدل منطقة شمال السويس . وأصر الجانب المصرى على الاكتفاء بمنطقة غرب الاسماعيلية على أن يتسع نطاقها بالقدر الذى يكفى لاقامة العدد الذى يحدد من الجنود البريطانيين ، وألا مانع من امتداد هذه المنطقة شرقى الاسماعيلية أو جنوبها عند اللزوم .

وبعد مباحثات شاملة تقدم الجانب البريطانى بمشروع معاهدة ينص على انتهاء الاحتلال البريطانى لمصر وقيام محالفة بين البلدين وتقديم المساعدة المتبادلة فى حالة الحرب . (٢) وبه مادة تقول :

« بما أن قناة السويس ، التى هى جزء لا يتجزأ من مصر ، هى فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات وكذلك طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فإلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان الساميان المتعاقدان على أن القوات المصرية أصبحت فى مركز يمكنها من أن

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٥٦٩ .

(٢) ليس لمواد هذا المشروع أرقام .

تحقق بمواردها الخاصة حرية الملاحة بالقناة وسلامتها التامة ، يصرح جلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع بجوار الاسماعيلية وفى المنطقة الواقعة غربيها إلى محطة سكة حديد المحسمة القوات التى يرى صاحب الجلالة البريطانية أنها ضرورية لتحقق ، بالتعاون مع القوات المصرية ، الدفاع عن القناة ، ولنفس الغرض ينقل مخزن القوات الجوية الملكية من أبى قير إلى بور فؤاد . ويكون للقوات البريطانية حق دخول المناطق الصحراوية على أى جانب من جانبى القناة لأغراض التمرين والمناورات . ولا يكون لوجود هذه القوات صفة الاحتلال بأى شكل ، ولا يخل بأى وجه بحقوق السيادة لمصر . ومن المفهوم أنه فى نهاية مدة العشرين عاما المذكورة فى المادة . . . [1] إذا حصل خلاف بين الطرفين الساميين المتعاقدين بخصوص مسألة ما إذا كان بقاء القوات البريطانية لم يعد له لزوم تبعاً لصيرورة القوات المصرية فى مركز يمكنها من أن تحقق بمواردها الخاصة حرية الملاحة بالقناة وسلامتها التامة فإن هذه المسألة تعرض للحل تطبيقاً لنصوص ميثاق عصبة الأمم » . [2]

وأردف البريطانيون بالمشروع مذكرة تتعهد فيها مصر بتدبير كافة التسهيلات والمنشآت لاقامة القوات البريطانية فى الأمكنة التى تحدد لها واستمرار اعفائها من الضرائب ، والتمتع بامتيازاتها القائمة وقت الاتفاق ، وكذلك تسهيل تفريغ وشحن المهمات الخاصة بها ببورسعيد والسويس ، ومنح جميع تسهيلات الطيران فى المطارات التى توضع تحت تصرف القوات البريطانية .

وبعد أن بحث المفاوضون المصريون المشروع البريطانى والمذكرة الملحقة واستشاروا فيهما زملاءهم بمصر استؤنفت المفاوضات وقدم الجانب المصرى مشروعاً تنص مادتاه الأولى والخامسة على انتهاء الاحتلال وعقد محالفة بين البلدين . وتقرر مادته التاسعة مايلى :

---

(١) مادة أخرى فى المشروع خاصة بمدة سريان المعاهدة .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٦٠٦ و ٦٠٧ .

« بما أن قناة السويس التى هى جزء لا يتجزأ من مصر هى فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات كما هى أيضاً طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية ، فإلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القناة وسلامتها التامة ، يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة البريطانية بان يضع فى المنطقة المحددة بجوار الاسماعيلية من القوات مالا يزيد على العدد المتفق عليه وذلك لضمان الدفاع عن القناة بالتعاون مع القوات المصرية . ولهـذا الغرض نفسه ينقل مستودع قوة الطيران الملـكية من أبى قير إلى بور فؤاد . ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال مطلقاً ، ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية . ومن المتفق عليه أنه عند نهاية مدة العشرين سنة المحددة فى المادة الرابعة عشرة إذا قام خلاف بين الطرفين المتعاقدين على ما إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضروريا لأن القوات المصرية أصبحت فى حالة تستطيع معها أن تـكفل بمفردها حرية الملاحة على القناة وسلامتها التامة فان ذلك الخلاف يجوز عرضه للتسوية على عصبة الأمم [1] » .

وأوضح الوفد المصرى بمذكرة ملحقة بمشروعه بعض نقط ملحقة بالاتفاق تبين أن المنطقة التى تعسكر فيها القوات البريطانيـة شمال غرب الاسماعيلية لاتتجاوز محطة سكة حديد المحسمة ولاتـكون قريبة من الأراضى المزروعـة ، وأن تقوم الحـكومة المصرية بتجهيز ثـكنات فى المنطقة المشار إليها للقوات التى لاتـكفيها الثـكنات القائمة فعلا فى تلك المنطقة وذلك فى مقابل تسليم الأراضى والمبانى التى يخليها الجيش البريطانى فى العاصمة وغيرها للحكومة المصرية ، وأن تقدم هـذه الحـكومة التسهيلات اللازمة ببور سعيد والسويس لتفريغ المهمات والمؤن البريطانية وخزنها ، وتقدم كذلك وسائل المواصلات المعقولة بين هذين الميناءين والمنطقة التى ترابط فيها القوات البريطانية ، وأن تمنح الحـكومتان المصرية والبريطانية

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ، ص ٦٢٤ و ٦٢٥ .

لبعضهما تسهيلات متبادلة فى المطارات التابعة لكل منهما .

وقد اتفق الطرفان على المواد الواردة بالمشروع المصرى الأخير بخصوص النقطة العسكرية البريطانية بمنطقة القناة مع تعديلات شكلية طفيفة جداً ، ولكن المفاوضات مع ذلك لم تنجح لتعذر الاتفاق على مسألة السودان .

المبحث الرابع

معاهدة ١٩٣٦

لم تنجح سلسلة المفاوضات السابقة فى الوصول إلى تسوية مقبولة للمسائل المعلقة بين مصر و بريطانيا . وظل الأمر على ماهو عليه إلى أن توترت الحالة الدولية عند قيام الحرب الحبشية سنة ١٩٣٥ ، فرأت الدولتان إن من صالحهما الوصول للتسوية المطلوبة حتى تستقر الأمور بينهما على أساس معين احتياطاً لما عساه يجد فى المستقبل . ولهذا تكونت جبهة مصرية برياسة النحاس باشا لمفاوضة مندوبى بريطانيا برياسة سير مايلز لامبسون المندوب السامى البريطانى بمصر وقتذاك .

وفيما يلى نستعرض ما يتعلق بمركز القناة والدفاع عنها فى مرحلة المفاوضات إلى أن وقعت المعاهدة ، ثم ندرس أحكام المادة الثامنة منها ، ونبين أوجه تعارض هذه المادة مع معاهدة ١٨٨٨ :

المطلب الأول — المفاوضات

فى جو سياسى دولى مضطرب امتلأ بالغيوم والنذر بدأت المفاوضات بين الجانبين بالقاهرة بعد أن هيأت الظروف إلى التقارب والوصول لحل ، وما جعل الفريق المصرى على الخصوص لا يتمسك بالجلاء الكامل الناجز عن جميع الأراضى المصرية ، ويرى من الملائم فى هذه الظروف قبول مرابطة بعض القوات البريطانية فى المكان الذى تعتبره بريطانيا جوهريا فى مواصلات امبراطوريتها ، وهو منطقة قناة السويس ، على أن تنتقل من باقى الأراضى المصرية للنقط التى

تحدد فى هذه المنطقة . ولم يجد هذا الفريق أساساً تبنى عليه المفاوضات فى هـذه المسألة خيراً من النصوص التى توصل إليها الفريقان فى مشروع ١٩٣٠ الذى قال بتركيز القوات البريطانية بمنطقة القناة وحدها .

ولما اطمأن الجانب البريطانى إلى رغبة المفاوضين المصريين فى اتخاذ مشروع ١٩٣٠ أساساً للاتفاق فى هذا الخصوص ، تقدم بمذكرة تدور حول نبذ هـذا المشروع وتمهد إلى ضرورة وضع قوات بريطانية بمنطقة القناة وكذلك ببعض الجهات الأخرى كالقاهرة والاسكندرية . ومضت هذه المذكرة تسرد الأسباب التى تبرر هذا الطلب ، والتى تتلخص فى حالة الاضطراب التى تسود الظروف الدولية ، والنذر التي تنبىء بقيام حرب عامة قريبة ، والتطور الذى جد على وسائل الحرب ومعداتها ، وما يكتنف مصر على الخصوص من تهديد خطير يكمن فى تخومها الغربية التى جمعت بها قوات كثيرة تتبع دولة كبرى ، هى إيطاليا ، تقف فى الكتلة المعارضة لبريطانيا ، والهدف الرئيسى لهذه القوات فى حالة قيام حرب هو مصر والقناة .

وأجاب الجانب المصرى على هذه المذكرة برد يشير فيه إلى تمسكه بمشروع ١٩٣٠ ، ويفند الحجج التي ساقها الجانب البريطانى .[١] فأوضح أن المطلب الرئيسى للمصريين كان دائما جلاء القوات البريطانية جلاء تاما ، ولكن للظروف السيئة التى يجتازها العالم ومحافظة على مصالح بريطانيا فى حدود صيانة سيادة مصر واستقلالها رئى التساهل فى قبول وضع قوات بريطانية بمنطقة القناة للتعاون مع الجيش المصرى فى الدفاع عنها إلى حين ، وأن هناك من الأسباب ما يبرر قصر النقط التى ترابط بها القوات المذكورة على منطقة القناة وحدها ، ومنهـا ما يخفف حدة التهديد الذى تتعرض له الأراضى المصرية ، وأهم هذه الأسباب رغبة

(١) أشار هذا الرد إلى تبليغ شفوى من المندوب السامى البريطانى للجانب المصرى فى ٢٠ يناير سنة ١٩٣٦ يقترح فيه أن يتباحث الجانبان سرا وبروح التحالف فى المسائل العسكرية على أساس مشروع ١٩٣٠ مع مراعاة ما آلت إليه ظروف الأحوال .

المصريين فى التخلص من الاحتلال البريطانى ، وما للدول من مصالح بالقطر المصرى تتعرض للخطر عند وقوع عدوان عليه ، وما لبريطانيا ، التى ستصبح صديقة مصر ، من قوة يحسب حسابها ، وغير هذا من الاعتبارات التى لا بد من أن تراعيها أى دولة تفكر فى مهاجمة مصر . واجتهد الجانب المصرى فى رده إلى اظهار ان الدفاع عن القناة فى ذاتها ، وهو الغرض الرئيسى لبريطانيا ، لا يستوجب بالضرورة وضع قوات بريطانية فى أراضٍ مصرية أخرى خارج منطقة القناة ، وإلى أن هناك كثيرا من التدابير التي يمكن اتخاذها لنقل القوات البريطانية بسرعة إلى أى جهة أخرى فى مصر فى حالة وقوع هجوم عليها من أي ناحية ، و إلى أن التحالف الذى يقوم بين البلدين سيكفل سلامة الدفاع عن القناة وعن مصر كلها على الوجه المطلوب فى حالة الحرب (١) .

وبعد أخذ ورد طويلين تمسك فيهما الجانب المصرى بضرورة نقل القوات البريطانية لمنطقة القناة من القاهرة وكذلك من الاسكندرية وغيرهما بمجرد اتمام الثكنات اللازمة لها بالمنطقة المذكورة ، انتقل الجانب البريطانى لمسألة الدفاع عن القناة ، واقترح تعديل المادة التاسعة من مشروع ١٩٣٠ ، وقدم لهذا الغرض النص الآتى :

«يعترف صاحب الجلالة ملك مصر بأن قناة السويس والأراضى المتاخمة لها التى هى جزء لا يتجزأ من مصر ، تعد شريانا هاما لجميع المواصلات بين مختلف أجزاء الامبراطورية البريطانية ، وان صيانتها وحمايتها الدائمتين هما فى مصلحة الطرفين المتعاقدين المشتركة ، ولهذا يرخص لصاحب الجلالة البريطانية بأن يضع فى الأراضى المصرية بجوار القناة القوات التى يراها صاحب الجلالة البريطانية ضرورية لضمان حماية هذا الشريان الحيوى للمواصلات . ولا يكون لوجود هذه

---

(١) مذكرة الجانب البريطانى والرد عليها بملف خاص بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء (وكالة الوزارة لشئون السودان)

القوات بأية حال صفة الاحتلال ، ولا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية . ونظرا لمركز صاحب الجلالة البريطانية بالنسبة للقناة يعترف صاحب الجلالة ملك مصر بأن لصاحب الجلالة البريطانية أن يتخذ بواسطة قواته جميع الخطوات اللازمة لضمان سلامة القناة وحرية الملاحة فيها. وتتعاون السلطات المصرية فى جميع الاجراءات التى تتخذ للغرض المشار إليه . والترتيبات التفصيلية الخاصة بتنفيذ هذه المادة واردة فى الملحق اللاحق . » (١)

ولم يقبل الجانب المصرى هذا النص ، أولا لأنه لا يحدد مدة لبقاء القوات البريطانية بمنطقة القناة ، وهوما يفهم منه دوام وجود هذه القوات ، وهذا الجانب لا يقبل إلا أن تكون هذه المرابطة مؤقتة ، وثانيا لأنه يفيد أن بريطانيا تأتى فى المقام الأول بالنسبة لمسئولية الدفاع عن القناة ، علما بأن مصر هى التى تملك حق الدفاع عنها بمقتضى معاهدة ١٨٨٨ ، وبصفتها الدولة التى تجرى هذه القناة فى أرضها وآلت اليها حقوق السيادة عليها بعد فصلها عن تركيا ، وأعطتها هذه المعاهدة الحق الأول فى الدفاع عن القناة وفى تنفيذ أحكامها ، ولم يكن لتركيا صاحبة السيادة وقتذاك ، إلا حق المعاونة فى هذا الدفاع إذا طلبت مصر هذه المساهمة بعد أن تكون قد أعوزتها وسائلها ، أى أن تركيا تأتى فى هذا بعد مصر مباشرة ، والآن وقد أصبحت مصر دولة مستقلة لا يمكن أن تكون أقل حقوقا فى معاهدة انجليزية مصرية تعترف باستقلالها ، مما كانت فى معاهدة قناة السويس وهى إقليم خاضع لسيادة غيره . وبعبارة أخرى لو صار لبريطانيا الحق الأول فى الدفاع عن القناة بينما لا يكون لمصر غير مجرد المعاونة فى ذلك ، كما يقترح الفريق البريطانى فى النص المقدم منه ، لكان معنى هذا أن بريطانيا كحليفة ستكون حقوقها أوسع مدى مما كان لتركيا يوم كانت لها السيادة على هذه المناطق ،

---

(١) وثائق ومحاضر مفاوضات ١٩٣٦ .

وفى هذه الحالة تعتبر بريطانيا كأنها قد بسطت حمايتها قانوناً وفعلا على قناة السويس رغم أنها جزء لا يتجزأ من مصر مهما قيل إنها طريق للمواصلات بين مختلف أجزاء الامبراطورية . (١)

وأبدى الجانب البريطانى أن حكومته متمسكة بوجوب النص على دوام المحالفة ودوام التعاون لحماية قناة السويس ، وعلى أن يكون لصاحب الجلالة البريطانية الحق فى أن يرسل لمصر القوات اللازمة لحماية مواصلاته فى حالة حدوث أزمة دولية يخشى خطرها .

ورد الجانب المصرى بأن مصر لا تقبل النص على حماية جزء من أراضيها حماية دائمة ، وهو ما تطلبه بريطانيا بالنسبة لقناة السويس .

وأخيراً اتفقت وجهتا النظر على أن تكون الأماكن التى ترابط بها القوات البريطانية بمنطقة القناة وحدها ، دون باقى الأراضى المصرية ، وأن تكون هذه المرابطة مؤقتة .

ولما تم الاتفاق على باقى مسائل المفاوضات سافر المفاوضون من الجانبين إلى لندن حيث وقعت المعاهدة ، التى سميت معاهدة الصداقة والتحالف بين مصر وبريطانيا ، فى ٢٦ أغسطس ١٩٣٦ ، وتم تبادل وثائق التصديق عليها فى ٢٢ ديسمبر من نفس العام ، ودخلت دور التنفيذ من هذا التاريخ الأخير .

وتنص المادة الأولى منها على انتهاء الاحتلال البريطانى لمصر . وتنص المادة الرابعة على عقد محالفة بين البلدين ، وتقرر المادة السابعة تقديم مساعدة متبادلة بين الطرفين فى حالة الحرب أو خطر الحرب الداهم أو قيام حالة دولية مفاجئة يخشى خطرها . وجاءت المادة الثامنة خاصة بالقوات البريطانية التى توضع بمنطقة القناة للاشتراك مع الجيش المصرى فى الدفاع عنها ، كما سنفصله فى المطلب التالى .

(١) وثائق ومحاضر مفاوضات ١٩٣٦ ، محاضرة مكرم عبيد باشا فى « بحث مقارن تحليلى للمعاهدة المصرية الانجليزية » ص ٥١ وما بعدها .

المطلب الثانى – أحكام المادة الثامنة

هذا هو نص المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ :

« بما أن قنال [١] السويس الذى هو جزء لا يتجزأ من مصر هو فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات كما هو أيضاً طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية فإلى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على أن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور بأن يضع فى الأراضى المصرية بجوار القنال بالمنطقة المحددة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القنال . ويشمل ملحق هذه المادة تفاصيل الترتيبات الخاصة بتنفيذها .

ولا يكون لوجود تلك القوات صفة الاحتلال بأى حال من الأحوال .

كما أنه لا يخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية .

ومن المتفق عليه أنه إذا اختلف الطرفان المتعاقدان عند نهاية مدة العشرين سنة المحددة فى المادة السادسة عشرة على مسألة ما إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضروريا لأن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة فإن هذا الخلاف يجوز عرضه على مجلس عصبة الأمم للفصل فيه طبقاً لأحكام عهد العصبة النافذ وقت توقيع هذه المعاهدة أو على أى شخص أو هيئة للفصل فيه طبقاً للاجراءات التى قد يتفق عليها الطرفان المتعاقدان » . [٢]

من هذا النص نتبين أن أحكام المادة الثامنة تتركز حول ثلاثة رئيسية :

---

(١) ورد لفظ « قنال » فى النص الرسمى العربى للمعاهدة ، وصحته « قناة » .

(٢) مجموعة وثائق المفاوضات من سنة ١٩٢٠ ، ومعاهدة ١٩٣٦ ، ص ١١ . مجموعة « Egypte - Soudan, Recueil des Documents » أصدرتها وزارة الخارجية ، عام ١٩٤٧ ، ص ٤٠ .

أولها أن القناة ذات صفة مثلثة فهى مصرية وعالمية وطريق للامبراطورية البريطانية ، وثانيها أن مصر هي صاحبة حق الدفاع عنها ، وثالثها التصريح لبريطانيا مؤقتاً بوضع قوات بمنطقة القناة . وسنحلل هذه الأحكام فيما يلى :

أولا — القناة مصرية وعالمية وطريق للامبراطورية :

(١) القناة « جزء لا يتجزأ من مصر » : بينت المادة الثامنة فى وضوح الصفة الأساسية للقناة وهى أنها جزء لا ينفصل من أراضى مصر . وهذا اعتراف صريح بحقيقة لا يمكن انكارها ، وما تستتبعه هذه الحقيقة من ترتيب حقوق لمصر على القناة باعتبارها جزءاً منها . وأهم هذه الحقوق ما تفرع على ملكية الدولة وسيادتها على أى جزء من إقليمها ، كحق الدفاع .

(٢) دولية القناة : وتقول المادة بعد ذلك إن القناة «طريق عالمى للمواصلات» وهذه صفة روعيت منذ البداية عند تنفيذ فكرة حفر القناة ، إذ أرادت مصر أن تؤدى بهذا المشروع فائدة للبشرية بالتصريح بحفر قناة بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر تكون وسيلة لتسهيل المواصلات العالمية وسبيلا لرواج التجارة والتبادل بين سائر شعوب العالم . وقد وضحت هذه الصفة العالمية فى عقود الامتياز الأولى وسائر المواثيق الخاصة بهذه القناة . وأهم ما تستتبعه هذه الصفة الدولية ضمان حرية المرور للجميع بهذا الطريق .

(٣) القناة طريق للمواصلات الامبراطورية : القناة جزء من مصر ، هذا لا شك فيه ، وهى أيضاً ذات صفة دولية . هاتان هما الصفتان الأساسيتان اللتان يدور حولهما نظام القناة . ومع أنها طريق عالمى لمواصلات سائر الدول ، ومنها بريطانيا ، إلا أن هذه الدولة فصلت مصلحتها عن مصالح غيرها من دول العالم وأفردت لها كياناً خاصاً رتبت عليه ظهور صفة ثالثة قائمة بذاتها للقناة ، هى أنها « طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية » ،

وتمسكت بهذه الصفة فى سائر مراحل المفاوضات ، كسند لادعاءاتها على القناة ، إلى أن نصت عليها المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ .

وإذا سلمنا بأن هذه كانت صفة صحيحة وقائمة وقت ابرام المعاهدة ، فإننا لا نقبل أن تفصلها بريطانيا عن غيرها وتستند إليها لترتب لنفسها بمقتضاها حقوقا على القناة ، فتدعى حق الاشتراك فى الدفاع عنها . وإذا كانت القناة طريقاً للامبراطورية البريطانية فإن هذه الصفة ليست إلا جزءاً من صفة أعم هى أنها طريق عالمى ، لبريطانيا كما لغيرها من الدول .

وقد تشبثت بريطانيا بهذه الصفة الجزئية وانتزعتها من نطاق الصفة العالمية وميزتها عنها حتى تجد مبرراً تستند إليه لحمل المصريين على قبول اشتراكها معهم فى الدفاع عن هذا الطريق . والتزمت هذه الخطة فى سائر مراحل المفاوضات بين البلدين . وعزز موقفها احتلال قواتها لمصر منذ سنة ١٨٨٢ . وساعدها أيضاً على سلوك هذا السبيل ، وغطى ضعف حجتها ، خروجها منتصرة من الحرب الكبرى وقوة مركزها فى المجال الدولى ، وماساد العالم أخيراً من ظروف دولية مضطربة .

وإذا كانت القناة هامة للامبراطورية البريطانية فإن هذه الأهمية ، مهما بلغت ، لاترتب لبريطانيا حقوقا خاصة عليها تنفرد بها دون سائر الدول . هذا علماً بأن الحكومة البريطانية تبالغ دائماً فى هذه الأهمية مع أن قناة السويس ليست إلا طريقاً من عدة طرق لامبراطوريتها ، ولو كانت هذه القناة غير موجودة أصلا أو قفلت لما ترتب على هذا فناء هذه الامبراطورية . وبجانب هذا الاعتبار تملك بريطانيا من القوة البحرية والقواعد الحربية داخل البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وعلى أبوابهما مايغنيها عن وضع حامية بمنطقة القناة ذاتها ، والاعتداء بهذا على سيادة مصر والنظام الدولى للقناة .

ثانيا — مصر وحدها صاحبة حق الدفاع عن القناة :

كانت بريطانيا تنازع مصر بخصوص حق الدفاع عن القناة وتدعى أنها

المسئولة ، أولا أو بصفة أساسية ، عن سلامة هذا الطريق استناداً إلى أنه شريان حيوى للمواصلات بين أجزاء الامبراطورية البريطانية . ولم يسلم الجانب المصرى فى مراحل المفاوضات كلها بهذا الادعاء إلى أن جاءت معاهدة ١٩٣٦ التى بدلت بريطانيا بمقتضاها وجهة نظرها ، وعقدت محالفة مع مصر ضمنت بها الاشتراك معها فى الدفاع عن القناة باعتبارها دولة حليفة بعد أن اعترفت بانتهاء احتلالها للأراضى المصرية . ولما كان الجيش المصرى وقت عقد المعاهدة فى حالة لا تمكنه من أن يصد وحده ماقد يقع على القناة من عدوان ، فقد جاءت المادة الثامنة من معاهدة التحالف تقرر أن يرخص جلالة ملك مصر لجلالة ملك بريطانيا بأن يضع بجوار القناة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عنها حتى يستكمل الجيش المصرى قوته . ومن القول بأن ملك مصر هو الذى يصرح بوجود القوات البريطانية بجوار القناة ، وأن مهمة هذه القوات هى التعاون مع الجيش المصرى فى الدفاع عنها ، كقوات حليفة ، وألا يكون لوجود هذه القوات مبرر ، بعد أن يستكمل هذا الجيش قوته ، ويتعين رحيلها حتى تدعو الضرورة للاستعانة بها ، فى حالة حرب مثلا ، نتبين من هذا كله التسليم بوضوح بأن مصر هى وحدها صاحبة حق الدفاع عن القناة ، وليس لبريطانيا قانونا أن تشارك مصر هذا الحق ، ولكنها فقط تعاونها باعتبارها دولة حليفة لها .

ثالثا — التصريح مؤقتاً بوضع قوات بريطانية بجوار القناة :

ترتب على تمسك بريطانيا بالاشتراك فى حماية القناة ، تمشياً مع نظرية المواصلات الامبراطورية ، أن لم يجد الجانب المصرى بداً ، تحت ضغط الظروف والاحتلال البريطانى ، من أن يصرح لهذه الدولة فى المادة الثامنة من المعاهدة بوضع قوات بريطانية فى منطقة القناة ، مؤقتاً ، لتتعاون مع القوات المصرية فى الدفاع عنها .

وتحيط بهذه المسألة عدة نقط ، خاصة بعدد القوات البريطانية ومكانها وصفتها

وتوقيت وجودها ، على التفصيل الآتى :

(١) عدد القوات البريطانية : تقول الفقرة الأولى من ملحق المادة الثامنة :

« من غير إخلال بأحكام المادة السابعة يجب ألا يزيد عدد قوات صاحب الجلالة الملك والامبراطور التى توجد بقرب القناة على عشرة آلاف من القوات البرية وأربعمائة طيار من القوات الجوية ومعهم العدد الضرورى من المستخدمين الملحقين بهم للادارة والأعمال الفنية ولا يشمل هذا العدد الموظفين المدنيين كالكتبة والصناع والعمال » (١) .

تحدد هذه الفقرة بوضوح عدد القوات البريطانية التى يصرح بوجودها بجوار القناة ، ولكنها استدركت فأوردت فى صدرها عبارة « من غير إخلال بأحكام المادة السابعة » ، وهى المادة الخاصة بتقديم كامل المعونة بين الطرفين فى حالة « الحرب أو خطر الحرب الداهم أو قيام حالة دولية مفاجئة يخشى خطرها » ، وقيل فى هذه المادة نفسها إن المعاونة التى تقدمها مصر فى هذه الحالة تنحصر فى تقديم جميع التسهيلات التى فى إمكانها داخل أراضيها بما فى ذلك استخدام موانيها ومطاراتها وطرق مواصلاتها ، ونص فى الفقرة الأولى من محضر متفق عليه ملحق بالمعاهدة أن هذه التسهيلات تشمل تسهيل إرسال قوات أو إمدادات بريطانية فى الحالات المذكورة فى المادة السابعة . وهذا كله معناه أن تحديد عدد القوات البريطانية بالشكل الوارد فى الفقرة الأولى من ملحق المادة الثامنة قاصر على الأوقات العادية ، أما فى حالة الحرب أو خطر الحرب أو قيام توتر دولى ينذر بالحرب فإنه يجوز زيادة عدد هذه القوات للحد اللازم دون التقيد بالعدد السابق .

(٢) مكان القوات البريطانية : تقول الفقرة الثانية من ملحق المادة الثامنة :

« توزع القوات البريطانية التى توجد بقرب القنال كما يأتى : ا ـ فيما يتعلق بالقوات البرية ، فى المعسكر ومنطقة جنيفة على الجانب الجنوبى الغربى للبحيرة

---

(١) مجموعة وثائق المفاوضات ومعاهدة ١٩٣٦ ، ص ١١ وما بعدها .

المرة الكبرى . ب ـ وفيما يتعلق بالقوات الجوية ، على مسافة خمسة أميال من سكة حديد بورسعيد ـ السويس من القنطرة شمالا إلى ملتقى سكة حديد السويس ـ القاهرة والسويس ـ الاسماعيلية جنوبا مع امتداد على خط سكة حديد الاسماعيلية ـ القاهرة بحيث يشمل محطة القوات الملكية للطيران بأبى صوير وما يتبعها من الأراضى المعدة لنزول الطائرات والميادين الصالحة التى قد يقتضى الأمر انشاءها شرقى القنال لاطلاق النار والقاء القنابل من الطائرات » .

هذه هى الأماكن الرئيسية التى ترابط بها القوات البريطانية ، وهى تقع غربى القناة ، بجوار الاسماعيلية والبحيرات المرة ، وتتسع شمالا وجنوبا بالنسبة للقوات الجوية ، وتمتد لشرقى القناة أيضا عند اجراء التمرينات .

وعينت الفقرة العاشرة من الملحق المذكور مناطق واسعة شرقى وغربى القناة لتجرى فيها القوات المذكورة مناوراتها[1] . وصرحت الفقرة الثانية عشرة بوضع ثلة صغيرة من الجنود البريطانيين فى بورسعيد والسويس لاستلام وحراسة المهمات والمؤن الخاصة بالقوات البريطانية[2] . وتنظم باقى فقرات الملحق المسائل المتعلقة باقامة هذه القوات من إنشاء ثكنات ومواصلات وغيرها من المرافق .[3]

---

(١) هناك مسألة خاصة بالطيران بجو منطقة القناة ، لازمت مراحل المفاوضات المختلفة ، وكان القصد الأساسى من إثارتها هو العمل على ضمان أمن القوات البريطانية وسلامة وسائل الدفاع عن هذه المنطقة ، وانتهى الاتفاق فى معاهدة ١٩٣٦ ، بخصوص هذه المسألة ، إلى ايراد نص الفقرة ١١ من ملحق المادة الثامنة ، التى تقول :

« تمنع الحكومة المصرية الطيران فوق الأراضى الواقعة على جانبى قنال السويس وعلى مسافة عشرين كيلو مترا منه إلا ما كان بقصد العبور من الشرق إلى الغرب وبالعكس فى ممر عرضه عشرة كيلو مترات عند القنطرة مالم تتفق الحكومتان على غير ذلك . على أن هذا المنع لا يسرى على قوات الطرفين المتعاقدين ولا على هيئات الطيران المصرية الصميمة ولا على هيئات الطيران التى تتبع تبعية حقيقية أى جزء من أجزاء مجموعة الأمم التى تتكون منها الدولة البريطانية وتعمل تحت سلطة الحكومة المصرية » .

(٢) اشترط البند التاسع من محضر متفق عليه ملحق بالمعاهدة أن يقتصر عدد أفراد الثلة المذكورة على الحد الأدنى بالضبط لاستلام هذه المهمات وحراستها .

(٣) تعطل بناء الثكنات بسبب قيام الحرب العالمية سنة ١٩٣٩ وبقاء القوات البريطانية فى أماكنها العديدة بالأراضى المصرية لمواجهة أحداث الحرب .

ومن هذه النقط مجتمعة نتبين أن بريطانيا أصبحت ترابط بقواتها فى نقط عديدة بمنطقة قناة السويس ، ولم يقتصر الأمر على نقطة واحدة شرقى أو غربى القناة كما كان يطلب المفاوضون المصريون فى المفاوضات السابقة .

(٣) صفة القوات البريطانية : من الطبيعى أن يتبادر للذهن أن وجود قوات أجنبية فى أراضى دولة ما خصوصافى الأوقات العادية يعنى قيام احتلال أجنبى لاملاك هذه الدولة وهو مايعد اعتداء على سيادتها . ودفعا لهذا المعنى ، أوبالأصح تغطية لهذه الحقيقة ، وتأكيدا لاعتراف بريطانيا فى المادة الأولى من المعاهدة بانتهاء الاحتلال البريطانى للارضى المصرية واعترافها فى تصريح عام ١٩٢٢ بأن مصر دولة مستقلة ذات سيادة ، نص فى المادة الثامنة على ألا يكون لوجود القوات البريطانية بمنطقة القناة صفة الاحتلال بأى حال من الأحوال ، و « لايخل بأى وجه من الوجوه بحقوق السيادة المصرية » . والصفة التى تستفاد من نصوص المعاهدة أو الصفة التى تريد هذه النصوص أن تسبغها على هذه القوات انهاقوات حليفة قبلت مصر أن تصرح لحليفتها بريطانيا بوضعها مؤقتا بجوار القناة للتعاون مع القوات المصرية فى الدفاع عنها .

(٤) توقيت وجود القوات البريطانية : يفيد النص أن تبقى القوات البريطانية بمنطقة القناة لمدة مؤقته . ووضع حدا ماديا لهذا التوقيت هو أن يصبح الجيش المصرى فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القناةوسلامتها التامة ، أى أن تبقى القوات البريطانية فى هذه المنطقة طالما كان الجيش المصرى غير قادر على حماية القناة وحده ، وعندما يستكمل قوته التى تمكنه من ذلك ترحل هذه القوات . وعلقت المادة توافر هذا الشرط على اتفاق الطرفين على أن الجيش المصرى أصبح قادرا على تحقيق الغرض السابق .

ومن السهل الوصول لجلاء القوات البريطانية متى قبل الطرفان هذ فى أى وقت ، حتى قبل مضى المدة التى تحددها الفقرة الأخيرة من المادة السادسة عشرة

التى تقول أن للطرفين المتعاقدين الدخول فى مفاوضات برضائهما بعد انقضاء عشر سنوات على تنفيذ المعاهدة ، بقصد اعادة النظر فيها . ولـكن الصعوبة تثور عند الخلاف ، وهنا تقرر المادة الثامنة أنه إذا لم يتم الاتفاق بين الطرفين على مقـدرة الجيش المصرى للحد المطلوب للدفاع عن القناة فان الخلاف يجوز عرضه للفصل فيه على مجلس عصبة الأمم أو على أى شخص أو هيئة . ومع هـذا قيدت المادة جواز الالتجاء لهذا التحكيم بقيدين جوهريين هما :

الأول : أن تـكون قد مضت عشرون سنة من بدء تنفيذ المعاهدة ، وهى المدة التى نصت المادة السادسة عشرة على أن يدخل الطرفان المتعاقدان بعدها فى مفاوضات بناء على طلب أحدهما بقصد إعادة النظر فى نصوص المعاهدة ، على أن يحال الخلاف بينهما على عصبة الأمم أو أى شخص أو هيئة بالشكل الذى قررته المادة الثامنة .

الثانى : إذا أحيل الخلاف على مجلس عصبة الأمم يكون الفصل فيـه طبقا لأحكام عهد العصبة النافذ وقت توقيع هذه المعاهدة . وهذا قيد غير مقبول إذقد تعدل العصبة ميثاقها ، وعند ذلك يصعب الزام مجلسها بالتخلى عن ميثاقه القائم والرجوع لنصوص قديمة يكون قد عدل عنها لعدم صوابها أو لأى سبب آخر . ومن ناحية أخرى ، وكما لاحظه بحق أحد أعضاء مجلس النواب المصرى [1] ، يفيد هذا الشرط بريطانيا فيما لو رأت العصبة تعديل ميثاقها ووضع ضمانات فعالة لاجبار الدول القوية على احترام حقوق الدول الضعيفة ، إذ سيرجع مجلس العصبة ، إذا قبل ذلك ، لأحكام قديمة فى الميثاق يكون قد ظهر ضعفها وعدم جدواها فى إجبار الأقوياء على احترام حقوق الضعفاء ، وهو ماحصل فعـلا فى النزاع بين الحبشة وإيطاليا أو بين الصين واليابان .

---

(١) نقد بهى الدين بركات (باشا) لمعاهدة ١٩٣٦ بجلسة مجلس النواب فى ١٤ نوفبر سنة ١٩٣٦ (مجموعة وثائق المفاوضات ومعاهدة ١٩٣٦ ، ص ٩٣ و ٩٤) .

هذا عند الالتجاء لعصبة الأمم ، ولكن إذا رئى الالتجاء لشخص أو هيئة أخرى فان المادة تقرر أن هذا التحكيم يجرى طبقا للاجراءات التى « يتفق » عليها الطرفان ، أى أن اتفاقهما لازم للسير فى هذا الطريق ، وبهذا يسهل على بريطانيا أن تعطل هذا التحكيم بالتشبث باتباع اجراءات تضمن أن تكون نتيجة التحكيم فى صالحها (١) .

ومن هذا كله يتضح أن النص بحالته هذه من الصعب أن يوصل لحل يجبر بريطانيا ، حتى بعد عشرين سنة ، على جلاء قواتها عن منطقة القناة . أى أن التوقيت المذكور فى المادة لبقاء هذه القوات بهذه المنطقة لايؤدى لنتيجة عملية ، إلا إذا رغبت بريطانيا بمحض اختيارها فى أن تجعل له هذه النتيجة ، وبهذا تكون هذه الدولة قد ملكت فى يديها فعلا زمام هذا التوقيت ويكون الجلاء متوقفا على رغبتها حتى بعد انتهاء الأجل المضروب فى أقصى حدوده .

المطلب الثالث — تعارض المادة الثامنة مع معاهدة ١٨٨٨

عقدت مصر سنة ١٩٣٦ محالفة مع بريطانيا ، وعلى هذا الأساس صرحت الأولى للثانية فى المادة الثامنة من معاهدة التحالف بأن تضع بصفة مؤقتة قوات بريطانية بجوار القناة لمعاونة الجيش المصرى فى حراستها والدفاع عنها . فهل يتفق حكم هذه المادة مع أحكام معاهدة ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨ التى وضعت النظام الأساسى ونظمت المركز القانونى لقناة السويس ؟ الجواب بالنفى للاسباب الآتية :

أولا : يهدف نظام القناة كله لغرض واحد أساسى هو ضمان حرية المرور لجميع الأمم . ولهذا الغرض وضعت الدول معاهدة ١٨٨٨ التى بينت مقدمتها ومادتها الأولى أن تكون قناة السويس حرة ومفتوحة دائما فى حالتى الحرب والسلم لجميع السفن التابعة لسائر الشعوب . وحتى بالنسبة للحقوق الاستثنائية التى رتبتها هذه المعاهدة للدولة صاحبة القناة روعى ألا يترتب على مباشرة هذه

---

(١) أقوال نفس العضو فى الجلسة المذكورة فى الهامش السابق .

الحقوق تعطيل حرية المرور ، ولـكن لما جاء دور التطبيق العملى تبين أن وجود القوات البريطانية بمنطقة القناة سبب تعطيل حرية المرور فعلا بالنسبة لسفن الدول التى دخلت حربا ضد بريطانيا دون أن يكون لهذا التعطيل سند من معاهدة ١٨٨٨ . وأوضح دليل على هذا ما حصل أثناء الحرب الـكبرى التى نشبت عام ١٩١٤ . وبعد هذه التجربة الواضحة يكون من غير المقبول أن تأتى وثيقة كمعاهدة ١٩٣٦ وتقرر أن ترابط على ضفاف القناة قوات بريطانية ، فتجيز بهذا ، ولو ضمنا ، قفل القناة فى وجه أعداء بريطانيا ، فوق أنها تسبغ على هذه القوات صفة قانونية ، ولو فى الظاهر ، وتجعل وجودها يتم برضا الدولة صاحبة القناة بعد أن كان يعوزها هذا الرضا قبل ذلك ، سواء بالنسبة لوجودها أو بالنسبة لتصرفاتها .

ثانيا : بجانب الحقيقة الثابتة ، وهى أن القناة جزء من مصر ، روعى من البداية أن تـكون لها صبغة دولية وقام مشروعها على هذا الأساس حتى تـكون لفائدة العالم كافة . ومن الطبيعى أن كان لهذه الصفة الدولية أثرها القوى فى تـكييف أحكام معاهدة ١٨٨٨ التى قررت مقدمتها ومادتها الأولى أن يكون الانتفاع بقناة السويس على وجه المساواة التامة بين جميع الشعوب دون أى تمييز لدولة على أخرى . وتقضى المادة الثانية عشرة منها أنه تطبيقا لهذه المساواة ، التى تعتبر مبدأ أساسيا من مبادىء المعاهدة ، لايجوز لدولة موقعة أن تحصل على ميزات خاصة تتصل بالقناة فيما قد يعقد مستقبلا من اتفاقات ومعاهدات . ولما كانت بريطانيا من الدول الموقعة على المعاهدة المذكورة فلا يحق لها ، تطبيقا لهـــذه الأحكام ، أن تحصل لنفسها دون غيرها ، فى معاهدة كمعاهدة ١٩٣٦ ، على حق وضع قواتها بجوار القناة لحراستها ، أو بالأصح لحراسة مصالحها فيها والتضحية فى سبيل هذه المصالح عند اللزوم بمصالح غيرها من الدول ، باحتكار القناة لمرور سفنها وسفن حلفائها فى وقت الحرب التى تشترك فيها ، وحرمان أعدائها من المرور بها .

ثالثا : من المبادىء الأساسية التى راعتها معاهدة ١٨٨٨ ، لضمان احترام النظام الذى وضعته ، أن تكون حراسة القناة مهمة تباشرها الدولة صاحبة السيادة والسلطة القانونية عليها . ولما كانت مصر وقت عقد المعاهدة إقليما ذا كيان شبه مستقل داخل نطاق الامبراطورية العثمانية فقد قررت المادة التاسعة أن تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطتها ، التدابير اللازمة لتنفيذ المعاهدة ، ومن مقتضيات هذا التنفيذ دفع كل عدوان يوجه ضد سلامة القناة ، على أن تلجأ ، إذا أعوزتها وسائلها ، للحكومة العثمانية لتقوم بهذا الواجب وتحيط بهذا الدول الموقعة على تصريح لندن فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ، وهى الدول الأوربية الكبرى ، وتتشاور معها فى ذلك عند اللزوم . ومعنى هذا أن مهمة الدفاع عن القناة تتولاها مصر أولا ثم تركيا ثانياً ، وإذا احتاجت المسألة لما هو أكثر فإن الدول الأوربية الكبرى ترتب الأمر بصفة مشتركة . وقد روعى فى تقديم مصر بتولى هذه المهمة أنها الإقليم الذى تجرى القناة داخله ، وروعى فى إفراد الدولة العثمانية بحق التدخل بجانب مصر قبل غيرها من الدول أنها كانت من الوجهة الدولية صاحبة السيادة القانونية على القناة . وقد رأينا من دراسة معاهدات السلام ، التى تلت الحرب الكبرى ، أن تركيا تنازلت عن حقوقها على الأراضى المصرية ، وأصبحت مصر دولة مستقلة ، وانتقلت لها السيادة على أراضيها ومنها القناة ، وملكت فوق حقوقها الأولى ما قررته معاهدة ١٨٨٨ من حقوق خاصة لتركيا ، وصارت وحدها المسئولة قانونا عن الدفاع عن قناة السويس ، وإذا دعتها الحاجة تتشاور فى الأمر مع الدول الكبرى ، السابق ذكرها ، مجتمعة . وليس لبريطانيا ذكر أو وضع خاص بين هذه الأحكام جميعها ، فلا يحق لها ، بأى صفة ، أن تنفرد دون غيرها من الدول الكبرى ، بمركز خاص يقدمها على هذه الدول ويخولها الاشتراك مع مصر فى مسئولية الدفاع عن القناة وحراستها ، وهو المركز الذى ابتدعته فى سائر مراحل المفاوضات وقررته لها المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ .

رابعا : تبين الفقرة الأخيرة من المادة الثامنة من معاهدة ١٨٨٨ أنه لا يجوز حشد قوات أو إقامة تحصينات على ضفاف القناة ، يقصد بها أو يؤدى وجودها للمساس بسلامة الملاحة وطمأنينتها ، وأباحت المادتان التاسعة والعاشرة من هذه المعاهدة لمصر وتركيا ، أو مصر وحدها الآن بعد استقلالها ، حق تجاوز حكم هذا النص فى حالة التدابير التى تتخذ لتنفيذ المعاهدة والدفاع عن القناة و باقى الأراضى المصرية ، مع شرط أساسى هو ألا تستخدما لهذا الغرض إلا « قواتهما الخاصة » . ويسرى هذا الشرط ، كما جرى تفسيره عند وضع المعاهدة ، على منطقة القناة بوجه خاص حتى لا تستعين الدولة صاحبتها بقوات دولة حليفة تتدخل فى هذه المنطقة بقصد الاضطلاع بنصيب ، كلى أو جزئى ، فى الدفاع عنها أو عن باقى أراضى مصر ، وهو ما يعد تخطيا للطريق المرسوم فى المعاهدة ، وهو الالتجاء للدول الكبرى لترتب الأمر مجتمعة ، ويخل إخلالا خطيراً بمبدأ المساواة وعدم التمييز بين الدول الأجنبية فيما يتعلق بالقناة . هذا كله معناه أن مصر بعد أن آلت إليها كل حقوق السيادة على أراضيها ، أصبحت وحدها التى تملك تجاوز حكم المادة الثامنة من معاهدة ١٨٨٨ بحشد قوات مصرية بمنطقة القناة ، عند لزوم ذلك لتنفيذ المعاهدة أو الدفاع عن القناة أو باقى الأراضى المصرية ، دون أن يكون لدولة أجنبية ، بأى حال ، أن تنفرد بحق حشد قواتها و إقامة ما يلزمها من تكنات ومنشآت بجوار القناة للقيام بحراستها و الدفاع عنها ، سواء وحدها أو بالاشتراك مع القوات المصرية ، وسواء بطريق التحالف مع مصر أو بأى طريق آخر ، الأمر الذى قررته لبريطانيا ، على خلاف هذا ، المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ .

من هذه الأسباب جميعها نتبين قيام التعارض واضحاً بين حكم المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ وأحكام معاهدة ١٨٨٨ (١) .

---

(١) اعترفت بريطانيا نفسها على لسان ملنر سنة ١٩٢٠ ، كما سبق بينا ، بأن وجود قواتها بمنطقة القناة يتعارض مع النظام الذى اتفقت عليه الدول لقناة السويس .

الأفضلية بين المعاهدتين :

رب من يسأل بعد وضوح التناقض ، أى المعاهدتين تتقدم الأخرى من الناحية القانونية ؟

لاشك أن معاهدة ١٨٨٨ هى التى يجب تفضيلها واحترام أحكامها ، لأنها معاهدة عامة عقدت بين مجموعة من الدول ، وفى تاريخ سابق على معاهدة ١٩٣٦ . ولاتسرى على معاهدة ١٨٨٨ المادة الرابعة عشرة من معاهدة ١٩٣٦ التى تنص على أن هذه المعاهدة الأخيرة تلغى الاتفاقات والمواثيق القائمة بين البلدين وتنافى أحكامها، لأن هذا النص لايسرى إلا على المواثيق التى تملك مصر و بريطانيا حق إلغائها بإرادتهما وحدهما ، وهما لاتملكان هذا بالنسبة لمعاهدة ١٨٨٨ ، إذ تقرر القواعد العامة فى القانون الدولى أنه لايجوز لطرفى معاهدة ثنائية أن يعدلا أحكام معاهدة دولية[١] . يضاف إلى هذا أن بريطانيا اعترفت صراحة فى المادة الأولى من معاهدة ١٩٣٦ بانتهاء احتلالها العسكرى لمصر ، و بهذا الاعتراف فقدت حجة طالما استندت إليها للتحرر من أحكام معاهدة ١٨٨٨ وابتداع دعاوى تريد بها حقوقا استثنائية تخدم بها مصالحها فى القناة .

وننبه إلى أن هذه الأفضلية عند الخلاف لم تعد محل شك حتى من جانب طرفى معاهدة ١٩٣٦ ، بعد أن أكدت بريطانيا فى تاريخ لاحق ، أى فى اتفاقها مع إيطاليا سنة ١٩٣٨ ، احترامها لأحكام معاهدة ١٨٨٨ والتزام العمل بها ، وعلمت مصر بهذا التأكيد وأقرته رسمياً كما سنرى فى المبحث القادم .

---

(١) جورج سل ، Cours de Droit International Public ص ٤٥٣ .

قد يدفع حكم المادة ١٤ من معاهدة ١٩٣٦ بدفع أولى بالقول إن معاهدة ١٨٨٨ لاتسرى عليها صفة كونها ميثاق قائم بين مصر وبريطانيا ، لأن مصر ليست طرفا فيها ، ولكن الحقيقة غير هذا لأن مصر ، وإن كانت لم توقع هذه المعاهدة ، إلا أنها تعد مرتبطة بها وتعتبر كأنها طرف فيها للأسباب التى سبق بيناها .

المبحث الخامس

الاتفاق البريطانى الايطالى عام ١٩٣٨

انتهت فترة النزاع ، التى جاءت بعد الحرب الكبرى ، بين مصر و بريطانيا بتسوية بين البلدين صيغت فى نصوص معاهدة ١٩٣٦ ، وفى سنة ١٩٣٨ تم وفاق بين بريطانيا و إيطاليا يلقى ضوءاً على حقيقة الوضع الذى قررته هذه المعاهدة من ناحية مساسها بمركز قناة السويس ، على التفصيل الآتى : (١)

(١) بمناسبة دراسة موقف بريطانيا فى وفاق ١٩٣٨ يهمنا أن نشير لمواقف أخرى اتخذتها فى المجال الدولى ، وكانت وثيقة الصلة بمركزها وتصرفاتها ومصلحتها فى مصر والقناة فى الفترة التى تلت الحرب الكبرى إلى أن وضعت معاهدة ١٩٣٦ . وقد اتضحت هذه المواقف فى شكل تحفظات وتعديلات قدمتها على ميثاق جنيف سنة ١٩٢٤ وبريان ـ كلوج سنة ١٩٢٨ ، ومشروع تقوية وسائل منع الحرب سنة ١٩٣١ ، كما يأتى :

ميثاق جنيف سنة ١٩٢٤ :

فى ظلال عصبة الأمم أرادت الدول أن تمهد لتخفيض التسليح فوضعت فى سنة ١٩٢٤ ، بجنيف ، ميثاقا رتب نظاما لفض المنازعات بالطرق السلمية باحالتها بصفة الزامية على محكمة العدل الدولية ، إذا كانت تدخل فى اختصاصها ، وعلى التحكيم أو مجلس عصبة الأمم فى الحالات الأخرى ، وفرض على الدول الموقعة عليه واجب الخضوع لحكم المحكمة أو قرار التحكيم أو توصية مجلس العصبة وان تنفذ هذا الحكم أو القرار أو التوصية ، والا كانت مخلة بواجباتها فى ميثاق العصبة ، وهو ما يستتبع جواز توقيع العقوبات عليها . (جنينة بك ، القانون الدولى العام ، طبعة ١٩٣٨ ، ص ٤٧٩) .

ولما كان الانضمام لميثاق جنيف قد أبيح لجميع الدول ، الأعضاء وغير الأعضاء فى عصبة الأمم ، فقد خشيت بريطانيا أن تنضم له مصر بعد أن تم لها الاعتراف باستقلالها سنة ١٩٢٢ ثم يترتب على هذا الانضمام أن تتمكن الحكومة المصرية من عرض النزاع بينهما بخصوص التحفظات الواردة فى تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، التى منها حماية المواصلات الامبراطورية ، على جهة من الجهات التى بينها الميثاق المذكور ، وقد يفصل فى النزاع بشكل لا يوافق وجهات نظر الحكومة البريطانية ، خصوصا وهى ملزمة بقبول ما يستقر عليه رأى هذه الجهة ، لهذا بادرت بريطانيا بتقديم تحفظ على ميثاق جنيف فأصدرت وزارة الخارجية البريطانية فى ١٩ نوفبر ١٩٢٤ مذكرة وجهتها للدول عن طريق عصبة الأمم تقرر فيها أن الحكومة البريطانية لا توافق على أن الميثاق ، إذا وقعته مصر ، يمكن الحكومة المصرية من أن تطلب تدخل عصبة الأمم لتسوية المسائل التى احتفظت بريطانيا بحق البت فيها بارادتها المطلقة ، وهى المسائل التى شملتها التحفظات الواردة فى تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ . (مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ٢٣ . مقال هوسكنز عن قناة السويس كطريق مائى دولى فى The Amer =

استولت إيطاليا على الحبشة بعد حربها معها عام ١٩٣٥ ، فاتسعت ممتلكاتها

═ican Journal of International Law ، أغسطس ١٩٤٣ ، ص ٢٨٠).

وبهذا تمكنت بريطانيا من حرمان مصر من احتمال استفادتها من أحكام هذا الميثاق فى نزاعها معها فيما لو انضمت اليه . ومع هذا لم يترتب على تحفظ بريطانيا أثر عملى إذ سقط الميثاق كله بعد ان لم يصادف قبولا لدى أغلبية الدول .

ميثاق بريان ـ كيلوج سنة ١٩٢٨ :

مهدت فرنسا والولايات المتحدة لوضع ميثاق يهدف لنبذ الحرب كوسيلة لفض المنازعات الدولية أو تنفيذ السياسة القومية ، واتسع نطاق الاتصالات الخاصة بهذا الموضوع ، وأبدت الدول تحفظات على المشروع الذى قدم لها ، منها ان الالتزام بهذا الميثاق لا يعطل حق الدفاع عن النفس . وقبل هذا التحفظ باعتباره يتعلق بحق بديهى لا نزاع فيه . وانتهى الأمر بتوقيع الميثاق المذكور بباريس فى ٢٧ أغسطس ١٩٢٨ ، وانضمت إليه فيما بعد دول كثيرة منها مصر .

والذى يهمنا من هذا الموضوع أن بريطانيا أرادت الاستفادة من التحفظ الخاص بالدفاع عن النفس والذى يعنى أساسا الدفاع عن أراضى الدولة ، فوسعته وفسرته بالشكل الذى يحقق مصالحها بأن أردفت قبولها للميثاق بمذكرة مؤرخة ١٩ مايو ١٩٢٨ أشارت فيها إلى وجود أقاليم يهم الامبراطورية البريطانية المحافظة عليها وإلى « أن التدخل فى هذه الأقاليم مما لاتحتمله الحكومة البريطانية ، وان حمايتها من المهاجمة هى للامبراطورية البريطانية بمثابة الدفاع عن النفس . . . » .

وكان مفهوما بوضوح أن منطقة قناة السويس في مقدمة الأقاليم التى ترمى بريطانيا إلى اعتبار الهجوم عليها مما يعطيها مباشرة حق الدفاع عن النفس ، وهو ما قد يوحى بأن هذه المنطقة تدخل بشكل ما فى نطاق الامبراطورية البريطانية ، لأن حق الدفاع عن النفس كما قلنا لا تتمتع به الدولة إلا بالنسبة لاراضيها . لهذا رأت الحكومة المصرية أن تدفع ما قد يمس سيادتها على اقاليمها ، وحتى لا يفهم من توقيعها الذي جاء لاحقا لتوقيع الحكومة البريطانية انها تعترف بالحق الذى تدعيه هذه الحكومة لنفسها ، فقررت عند توقيعها للميثاق أنها تنضم اليه بالصيغة التى وقع بها بباريس دون أن يفيد هذا الانضمام تسليما منها بأى تحفظ أبدى بشأن الميثاق .

(راجع بخصوص هذا الميثاق : جنينة بك « بحوث فى قانون الحرب » ، ١٩٤١ ، ص ١٧ و١٨ و٢٥ و٢٦ . احمد موسى ، عن قناة السويس ، ص ١٢٣ و ١٢٤ . مقال هوسكنز عن قناة السويس فى The American Journal of Int. Law ، أغسطس ١٩٤٣ ، ص ٣٨٠ . جريدة البلاغ فى ١٨ سبتمبر ١٩٣١ . مجموعة « Recueil de Cours » ، تصدر عن Academie de Dr. Int. ، ١٩٣٠ ، جزء ٣١ ، ص ٤٥٣ وما بعدها) .

مشروع تقوية وسائل منع الحرب سنة ١٩٣١ :

كان من أهداف عصبة الأمم تفادى الحروب . وعلى ضوء هذا الهدف شكلت لجنة خاصة وصلت فى ١٥ مايو سنة ١٩٣١ إلى صياغة مشروع معاهدة عامة تتعلق بتقوية وسائل ═

بشرق افريقيا ، وكان من الطبيعى أن تسعى لتأمين اتصالها بهـذه الممتلـكات ، فرأت أن تعمل على تقوية مركزها وضمانه بالنسبة لقناة السويس التى تعتبر الشريان الحيوى لهذا الاتصال . وتركزت رغباتها ، التى أبديت بشـكل غير مباشر بواسطة الصحافة والتصريحات السياسية ، فى صبغ إدارة شركة القناة بصبغة دولية واضحة ، وتقوية تمثيل إيطاليا فيها ، وتخفيض رسوم المرور ، وأخيراً وضع نظام الدفاع عن

= منع الحرب . وعرض هذا المشروع على لجنة التحكيم ونزع السلاح التابعة للعصبة ، ورأت هذه اللجنة أن تصاغ المادة الثانية من المشروع على الوجه الآتى :

« إذا دخلت قوات احدى الدول فى أرض دولة أخرى أو فى مياهها الاقليمية أو فى منطقة منزوعة السلاح بمقتضى اتفاق دولى أو حلقت فوق شىء من ذلك ، ووقع هذا فى ظروف يرى المجلس انها لا تـكون حالة الحرب جاز للمجلس أن يقرر التدابير التى يراها كفيلة بجلاء تلك القوى . وتتعهد الدول المتعاقدة أن تعمل دون توان وفقا لتلك التدابير . ولا يخل هذا بما لمجلس العصبة من السلطات الأخرى التى يستمدها من المادة ١١ من ميثاق عصبة الأمم » .

وقدم المندوب البريطانى ملحقا لهذه المادة هذا نصه : « ومن المتفق عليه ان التدابير المتقدم ذكرها لا تحول دون الحق فى حرية المرور فى قناة السويس كما قررته الاتفاقية الخاصة بحرية الملاحة فى القناة والموقع عليها فى الآستانة بتاريخ ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨ » .

غير أن اللجنة المذكورة رأت الا تجعل التعديل ذيلا للمادة الثانية المذكورة والحقته بالمادة التاسعة من المشروع فأصبح نصها كما يأتى : « لايسوغ أن تؤول هذه المعاهدة على انها تضييق بأى وجه من الوجوه لمهمة مجلس العصبة أو لسلطاته كما قررها ميثاق العصبة ، وفضلا عن ذلك ليس من شأنها أن تخل بحق حرية المرور فى قناة السويس كما قررته الاتفاقية الخاصة بحرية الملاحة فى القناة والموقع عليها فى الآستانة بتاريخ ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨ » .

(بلاغ رسمى من الحـكومة المصرية فى ٢٦ سبتمبر ١٩٣١ ، بالملف ٩٥ ـ ٦ / ١٠ بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء . مذكرة بدوى باشا عن قناة السويس ، ص ٢٣ و ٢٤) .

وقد نوقش المشروع فى الجمعية العمومية للعصبة في اجتماع سنة ١٩٣١ فأقرته وعرضت المعاهدة على الدول لتوقيعها على ألا تـكون نافذة المفعول إلا بعد تصديق أو انضمام عشر دول وهو ما لم يحصل ، وانتهى الأمر عند هذا الحد ولم تدخل المعاهدة دور التنفيذ .

(جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ٤٩٤) .

والذى يفهم من هذه التعديلات أن بريطانيا خشيت أن يقرر مجلس العصبة قفل قنـاة السويس كتدبير من التدابير التى يراها كفيلة بجلاء القوات الأجنبية التى تدخل أراضى دولة أخرى فى غير حالة الحرب ، فقدمت هذا التحفظ لإلحاقه بالاتفاق حتى يكون مفهوما أن حرية المرور بهذه القناة تظل قائمة ولا يجوز المساس بها فى حالة تطبيق التدابير المشار إليها فى المادة الثانية المذكورة . وقد أقرت العصبة وجهة النظر هذه ، ولـكن المشروع كله توقف من أساسه كما بينا .

القناة بحيث يراعى فيه مركز إيطاليا الجديد ، بعد أن وجد مايسمى بالامبراطورية الإيطالية تنافس الامبراطورية البريطانية فى القول بأن قناة السويس « طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية » .

ولما زاد توتر العلاقات الدوليـة رأت بريطانيا أن تسوى خلافاتها مع إيطاليا فتم بين البلدين اتفاق ١٦ ابريل ١٩٣٨ . (١) وكانت مسألة قناة السويس من نقطه الأساسية ، إذ يقول الملحق الثامن منه :

« إن حكومة المملـكة المتحدة والحـكومة الإيطالية تؤكدان من جـديد بمقتضى هذا عزمهما على دوام احترامهما والتزامهما بنصوص الاتفاقية الموقع عليها فى الآستانة فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ التى تضمن فى كل الأوقات ولجميع الدول حرية استخدام قناة السويس » (٢) .

آثار هذا الاتفاق :

تتركز آثار الملحق الثامن ، الخاص بقناة السويس ، فى وفاق ١٩٣٨ ، فيما يلى :

(١) بريطانيا وإيطاليا من الدول التى وقعت معاهدة ١٨٨٨ والتى لازالت هذه المعاهدة سارية فى مواجهتها ، فلم يأت وفاق ١٩٣٨ بجديد فى هذا الخصوص إلا أنه أكد التزام الدولتين بها وأزاح هذا التأكيد مايـكون قدشاب احترامهما لها : خصوصا بعد أن حدثت تطورات كثيرة فى المجال الدولى كانت لها آثار قوية على سائر الأوضاع الدولية وأحكام المعاهدات .

---

(١) سمى Gentlemen's Agreement .

(٢) شوتفيلد ، عن قناة السويس ، (معرب) ص ٣٨٤ . الملف ، 68 / 2 / 1671 ، Canal de Suez - Correspondance avec l'Italie ، بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية) . محاضرة وحيد رأفت عن « مصر والنظام الدولى » فى ٧ مايو سنة ١٩٤٧ . مقال السيد صبرى عن « جلاء القوات الانجليزية عن القنال تحتمه الاتفاقات الدولية » بجريدة الأهرام فى ٤ ابريل ١٩٤٧ .

(٢) يفيد هذا الاعتراف المجدد بسريان المعاهدة تسليم الدولتين فى وضوح بحقوق مصر التى تركزت لها على القناة بعد أن أصبحت دولة مستقلة ذات سيادة، والتى ذكرتها هذه المعاهدة وكانت تشاركها فيها تركيا باعتبارها صاحبة السيادة عليها فى ذاك الوقت. وأهم هذه الحقوق حقها وحدها فى ملكيتها والدفاع عنها. ويؤيد هذا أن الدولتين أخطرتا مصر باتفاقهما، وذكرتا صراحة أنهما تخطرانها باعتبارها «الدولة المالكة للقناة ويعنيها أمرها» (١).

(٣) جاء اعتراف بريطانيا الجديد بمعاهدة ١٨٨٨ فى سنة ١٩٣٨ بعد عقد معاهدة ١٩٣٦ مع مصر، وهذا معناه اعترافها بتغليب أحكام الأولى وتقديمها على الثانية فى المسائل التى بينا تناقض أحكامهما بصددها. وهذا تأكيد آخر لما قلناه من أن بريطانيا لا حق لها فى أن تشترك مع مصر فى الدفاع عن القناة.

(٤) ردت مصر على إخطار بريطانيا وإيطاليا لها بهذا الاتفاق بأنها علمت به وسجلت لديها حسن نية الدولتين وتأكيد اعترافهما بمعاهدة ١٨٨٨ وأنها «تشاركهما» هذا الموقف (٢). وبهذا الرد أوضحت مصر، المستقلة، قبولها الصريح لهذه المعاهدة. وقد سد هذا القبول، ولو لحدما، نقصاً شكلياً ملحوظاً هو عدم ظهور اسم مصر بعد استقلالها بجانب الدول التى وقعت معاهدة القناة التى تنظم مركز جزء من الأراضى المصرية، وإن كان هذا النقص الشكلى لا أثر له لما سبق قلناه من أن مصر بعد اكتمال شخصيتها فى العائلة الدولية تعتبر مرتبطة بهذه المعاهدة، ولو ضمنياً.

(٥) يفيد الاعتراف المجدد فى سنة ١٩٣٨ بسريان معاهدة ١٨٨٨، والالتزام

---

(١) الملف Canal de Suez ، 68/2/1671 ، بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية). الملف L'Accord Anglo – Italien du ، 68 / 2 / 1671 16 Avril 1938 بمحفوظات وزارة الخارجية.

(٢) الملف Canal de Suez ، 68 / 2 / 1671 ، بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية).

بنصوصها ، أنها قائمة بجملتها ولم يلغها أو يعدلها عهد عصبة الأمم [١] . ومما يزيد أهمية هذه النتيجة أن بريطانيا ، التى تشرف عملا على مصائر القناة خصوصاً من الناحية الحربية ، واحدة من الدولتين اللتين جددتا التزامهما بنصوص معاهدة القناة وهو مايطمئن إيطاليا إلى أنها لن تهدد مستقبلا بقفل هذا الطريق فى وجهها ، الأمر الذى قوبلت به ابان أزمة سنة ١٩٣٥ ، خصوصاً والملحق الثامن من وفاق ١٩٣٨ يشير ، على وجه خاص ، للصفة البارزة والحكم الأساسى لمعاهدة ١٨٨٨ فيقول عنها « التى تضمن فى كل الأوقات ولجميع الدول حرية استخدام قناة السويس » .

(٦) اعترفت بريطانيا مجدداً فى سنة ١٩٣٨ بمعاهدة ١٨٨٨ اعترافا مجرداً دون أن تردفه بأى تحفظ . وإذا راعينا أنها سبق سلمت فى سنة ١٩٠٤ بسريان هذه المعاهدة فى مواجهتها ، وأسقطت تحفظها عليها ، وأردفت هذا التسليم باشتراط توقيف حكم الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى وكذلك الفقرة الثانية من المادة الثامنة منها ، وهما الخاصتان باجتماع مندوبى الدول سنويا برياسة مندوب تركيا ، فان هذا معناه أن بريطانيا تنازلت عن هذا الشرط سنة ١٩٣٨ . ومع هذا فاننا نرجح أن هذه النتيجة لم يفطن لها ، أو ربما لم يهتم بها المفاوضون الانجليز عند وضع الاتفاق مع إيطاليا ، وحتى مع صحتها فانها لاتؤدى لآثار عملية ، إذ قد تغيرت الظروف وانفصلت مصر عن تركيا ومضى وقت طويل يجعل سقوط الشرط الملحق باتفاق ١٩٠٤ عديم الأثر ، بل لم يحصل أن اجتمع مندوبو الدول ، لااجتماعات سنوية ولاحتى اجتماعات من النوع الذى تقتضيه الظروف الخطرة ، ولم تدخل سائر الفقرات الخاصة بذلك دور التنفيذ فى يوم من الأيام ، حتى أصبحت مع توالى الزمن وكأنها لم تكن .

---

(١) بركل Le Statut Juridique Actuel des portes maritimes orientales de La Mediterranée ، ص ٤٦٠ .

الفصل الخامس

القناة فى الحرب العالمية وميثاق الأمم المتحدة ومطالب مصر

فى نهاية دراسة هذا الباب ، الذى نبحث فيه مركز القناة بعد معاهدة ١٨٨٨ ، تواجهنا فترة نشبت فيها الحرب العالمية سنة ١٩٣٩ ، وفى أعقابها وضعت الدول المتحالفة ميثاقا لتحقيق السلام فى العالم أجمع هو « ميثاق الأمم المتحدة » . وبعد الحرب تجدد النزاع بين مصر وبريطانيا لرغبة الأولى فى جلاء القوات البريطانية عن جميع أراضيها ووحدة وادى النيل . ومن الطبيعى أن يتأثر مركز قناة السويس من الناحية الفعلية بأحداث الحرب ، وأن توجد صلة بين معاهدتها ونصوص ميثاق الأمم المتحدة ، فضلا عن أن منطقة القناة هى المكان الذى حددته معاهدة ١٩٣٦ لمرابطة القوات البريطانية ، وبهذا يعتبر مركز هذه المنطقة ركناً أساسياً فى النزاع بين مصر وبريطانيا ، وهو ما ندرسه تفصيلا فى المباحث الآتية :

المبحث الأول

الحرب العالمية

(١٩٣٩ - ١٩٤٥)

اضطربت الأمور الدولية وانتهى الأمر باندلاع شرارة الحرب بأوربا فى بداية سبتمبر ١٩٣٩ ، وسرعان ما امتدت عملياتها حتى شملت أهم مناطق العالم ومنها قناة السويس ذات الأهمية الحيوية للمواصلات الحربية والمدنية .[1] وفيما يلى

---

(١) ما قبل الحرب:

قبل البحث فيما يمس القناة من هذا الصراع المسلح نرى القاء نظرة على سير الأمور الواقعى بخصوص المرور بهذا الطريق فيما بين الحربين الكبرى والعالمية :

فى الفترة التى تلت انتهاء الحرب الكبرى سنة ١٩١٨ سارت الأمور فى مجراها العادى بصفة عامة بالنسبة لحركة المرور بقناة السويس .

وبجانب هذه الحقيقة نكرر هنا الاشارة للحرب التى وقعت بين ايطاليا والحبشة سنة ١٩٣٥ =

نستعرض الأحداث التى اتصلت بهذا الطريق أثناء هذه الحرب ، ثم نبين التقدير القانونى لهذه الأحداث :

أولا — أحداث الحرب المتصلة بالقناة :

لم تنتظر الجهات التى يعنيها أمر القناة وقوع الحرب فعلا بل قامت بما يضمن سلامة هذا الطريق ومصالحها فيه بمجرد قيام التوتر الدولى . ولما لاحت نذر الحرب سنة ١٩٣٨ رئى بحث التدابير التى تطبق عند اللزوم فى منطقة القناة ، واتفقت فى هذا الصدد أهداف شركة القناة والحكومة المصرية و بريطانيا .[١] وما أن وقعت الحرب حتى بادرت كل من هذه الجهات الثلاث بتطبيق ما اتفق عليه أو استحداث الوسائل الكفيلة بصيانة القناة وضمان بقائها مفتوحة للملاحة.[٢] وكانت الحكومة المصرية من جانبها حريصة على مزاولة حقوقها التى

والتى كادت تطوى القناة فعلا ضمن احداثها بل كاد الأمر يصل لحد الصراع بين الدول الكبرى بسببها ، إذ نوقشت بصفة جدية مسألة حرمان إيطاليا من المرور بهذا الطريق كجزاء من الجزاءات التى رأت العصبة تطبيقها عليها ، ثم انتهى الأمر بمرور سحابة هذه الأزمة دون أن تؤدى لهذه النتيجة ، وبقيت القناة مفتوحة للجميع .

ومن الطبيعى أن يقع أيضا فى فترة ما بين الحربين بعض الحوادث الفردية البسيطة ، نخص بالذكر منها مسألة التضييق على حرية بعض السفن الروسية عند تواجدها بمنطقة القناة سنة ١٩٣٥ ، إذ منعت الحكومة المصرية سفينتين روسيتين من القيام بعمليات تجارية فى الموانى المصرية ، ومنها بور سعيد ، وهى العمليات التى اعتادت جميع السفن القيام بها فى الموانى المصرية ومنها موانى القناة . وكان هذا الاجراء بسبب رفض هاتين السفينتين أن تعيدا إلى روسيا مصريا سابقا تجنس بالجنسية الروسية وقدم مصر بقصد الدعاية للشيوعية ، الأمر الذى تحرمه القوانين المصرية ويسهله اتصال بحارة أمثال هذه السفن بالمواطنين المصريين على البر تحت ستار القيام بعمليات تجارية عادية . ولم يرق هذا الاجراء تماما فى نظر إدارة شركة القناة وانتهت هذه المسألة العرضية بسرعة دون أن تخلف أثرا أو تتكرر . (الملف ٩٥ — ٦ / ١٤ بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء) .

(١) الملف Protection du Canal de Suez , C. M. 1 – 1 / 57 ، بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء .

(٢) مقال هوسكنز عن قناة السويس فى The American Journal of Int. Law ، أغسطس ١٩٤٣ (بالملف 19 / 11 - 38 بمحفوظات وزارة الخارجية) .

تماسكها على القناة وفق معاهدة ١٨٨٨ ، باعتبارها قطعة من أراضيها ، وكذلك راعت الاخلاص لنصوص معاهدة ١٩٣٦ ، فقامت بتدبير اجراءات الدفاع عن منطقة القناة فى حدود طاقتها ، وقام جيشها بعبء كبير فى هذا الدفاع ، وتولى جنودها مهمة حراسة شواطئها واكتشاف ما يلقى فيها من ألغام ، وقامت المدفعية المصرية المضادة للطائرات بنصيبها الكامل فى الدفاع عنها ضد الهجمات الجوية .(١)

وتدخلت بريطانيا تدخلا كاملا فى حماية القناة باعتبارها نقطة ذات أهمية حربية قصوى لجيوشها وجيوش حلفائها ، واستفادت من نصوص معاهدة ١٩٣٦ إلى أقصى حد ، واشتركت فى ترتيب التدابير التى وضعتها الحكومة المصرية والشركة لضمان عدم تمكن الأعداء من الأضرار بالقناة أو الاستيلاء عليها . وقدمت الأسلحة والمدافع اللازمة . ووقف أسطولها متأهبا لرد العدوان . وكانت قواتها مستعدة بجانب القوات المصرية . وهيمنت هيمنة كاملة على كل ماله صلة بالدفاع عن هذا الشريان ، واشتركت فى ذلك بقواتها البرية والبحرية والجوية وأشرفت على أعمال الشركة بمصر بعد وقوع مركزها الرئيسى بباريس تحت إشراف الألمان . وزادت على مرابطة قواتها وأسلحتها بمنطقة القناة أن أقامت على شواطىء البحيرات المرة ، أى داخل القناة ، روافع وأرصفة لتفريغ البضائع اللازمة لقواتها ، وهو ما يستتبع حتما ، خصوصاً فى وقت الحرب ، أن ترابط بداخلها جميع أنواع السفن ، حربية وغير حربية . ورتبت بموانى القناة رقابة

---

(١) السنهورى باشا، قضية وادى النيل ، ص ٥١ . « قنال السويس » البحث رقم ٢ فى موضوع مسابقة ضباط الجيش ، عام ١٩٤٦ . مذكرة مصر لمؤتمر الصلح (منشورة بجريدة الأهرام فى ١٣ أغسطس ١٩٤٦) . قرار رقم ٢ لسنة ١٩٣٩ من الحاكم العسكري لمنطقة القناة (صورته بالملف 19 / 11 _ 38 بمحفوظات وزارة الخارجية) . ليجول ، Egypt and World War II ، ص ٢٦٥ . ويلاحظ أن الحاكم العسكرى العام أصدر فى ٣ سبتمبر ١٩٣٩ الامر رقم ٤ الذى ينص على إنشاء نظام لتفتيش البواخر بميناءى بور سعيد والسويس (الوقائع المصرية ، العدد ٩٢ غير اعتيادى ، فى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٣٩) .

على المهربات تخضع لها السفن المحايدة باختيارها حتى تتفادى التفتيش والتعطيل فى عرض البحر . وأفردت سفنها بمعاملة خاصة بحيث لا تخضع لاجراءات المراقبة .[١]

وكان نصيب الشركة من هذه التدابير أن بادرت بالموافقة على وضع الملاحة بالقناة تحت إشراف السلطة العسكرية البريطانية . واتخذت من جانبها سائر التسهيلات التى تكفل نفاذ التدابير التى تقوم بها الحكومة المصرية أو الحكومة البريطانية . وساهمت بشكل إيجابى فى الدفاع عن القناة ، فقام موظفوها وعمالها بالتطوع كجنود فى جيوش الحلفاء . وما أن احتل الألمان فرنسا سنة ١٩٤٠ ، وفى عاصمتها المركز الرئيسى للشركة ، حتى بادرت إدارتها بمصر بقطع كل صلة بمركزها بباريس ووضع سائر فروعها تحت تصرف الحلفاء ليتخذوا بكامل حريتهم مايرونه من تدابير تحول دون تدمير القناة أو تسلط الأعداء عليها . وكان من هذه التدابير ترتيب رقابة فعالة على السفن التى تحضر لمنطقة القناة والاحتياط دون تمكن أية سفينة من إغراق نفسها أو إسقاط ألغام أو مواد متفجرة داخل القناة أثناء مرورها بها ، وكذلك مراقبة الغواصات والسفن المعادية خارج هذه المنطقة والحيلولة دون اعتدائها عليها[٢] .

ولم يغفل أعداء بريطانيا عن مهاجمتها فى هذه النقطة ، فقامت الطائرات

---

(١) الملف C. M. 1 _ 1 / 57 بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء . ليجول Egypt and World War II ، ص ١٢٢ و ٢٦٥ . الملف 65 / 5 / 1551 Perquisition des bateaux en temps de Geurre 1939 ، بمجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية)

(٢) مقال هوسكنز السابق ذكره ، ص ٣٨٤ و ٣٨٥ . ليجول L' Egypte et La Deuxième Guerre Mondiale ، ص ٤٣٥ و ٤٣٦ . الملف 38-11/19 بمحفوظات وزارة الخارجية . الملف C. M. 1-1/57 بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء . ملف بدار الهلال بعنوان Egypte _ Economie, Communications, Canal de Suez.

الألمانية والإيطالية بهجمات جوية عنيفة على قناة السويس والقاء قنابل وألغام عليها بقصد تدميرها أو تعطيل استفادة الحلفاء منها . وسببت هذه الغارات تعطيل الملاحة فعلا خلال أيام كثيرة ابان الحرب . وكانت البضائع والمهمات تنقل فى بعض هذه الأيام عن طريق السكة الحديد بين السويس وبورسعيد . واتخذ الإيطاليون والألمان إجراءات ؛ قريبة من الحصر الحقيقى ، لتعطيل حركة المرور بالقناة وإفقادها الأهمية التى يعلقها عليها الحلفاء ، وذلك بترتيب إشراف وترصد عسكرى على حركة مرور السفن فى وسط البحر الأبيض المتوسط ، وفى جنوب البحر الأحمر ، من ناحية مضيق باب المندب الذى تقع بالقرب منه ممتلكات إيطاليا فى شرق أفريقيا قبل استيلاء الحلفاء على هذه الممتلكات[١] .

وصادف مرور المحايدين بالقناة كثيراً من العقبات بسبب حوادث الحرب ووقوع هذه المنطقة تحت إشراف فريق من المحاربين وعدم تمتعها من الناحية الفعلية بحياد أو حصانة تضمن احترام الفريقين المتحاربين للنظام الموضوع لها أو ابتعادهم بأعمالهم الحربية عن منطقتها . وكادت الملاحة التجارية ، سواء للمحايدين أو المحاربين ، ينقطع مرورها من هذا الطريق الذى كاد يصبح وقفاً على النقل الحربى . وتحول المرور لحد كبير إلى طريق رأس الرجاء الصالح[٢] .

ثانيا — تقدير هذه الأحداث :

هل تتفق تصرفات الحكومة المصرية وبريطانيا والشركة ، من ناحية ، ودول المحور ، من ناحية أخرى ، مع النظام القانونى للقناة الذى نظمته معاهدة ١٨٨٨ ؟

(١) مقال هوسكنز السابق ذكره ، ص ٣٨٥ . مقال عن « La victoire du Canal » ، بمجلة Images ، فى ٢ نوفبر سنة ١٩٤٦ . «قنال السويس» ، البحث رقم ٢ من مسابقة ضباط الجيش عام ١٩٤٦ ، ص ٩٠ فرانك روبرتس Frank Roberts Egypt and the Suez Canal ، ص ٦٦ و٦٧ . الملف 19 / 11 – 38 بمحفوظات وزارة الخارجية . مجموعة فونك برنتانو ، Funk Brentano عن « Compagnie Universelle du Canal de Suez » ص ٧٧ .

(٢) ليجول ، Egypt and World War II ، ص ١٢٢ .

تملك الحكومة المصرية بمقتضى هذه المعاهدة أن تتخذ عند اللزوم سائر تدابير الدفاع عن القناة وتنفيذ أحكام المعاهدة المذكورة التى تضمن حصانتها وبقاءها مفتوحة لمرور جميع الدول . ولهذا كانت تصرفاتها فى فترة الحرب العالمية ، وسائر التدابير التى رتبتها لصيانة هذا الممر ، لاشائبة عليها من الناحية القانونية . ولكن هذا لايمنع أنها يؤخذ عليها إشراكها دولة أجنبية معها فى إجراءات حراسة القناة ، الأمر الذى لاتجيزه معاهدة ١٨٨٨ ، وإن كان هذا الاشتراك فى حقيقته مما لاتتمكن الحكومة المصرية من منعه .

وأما تصرفات بريطانيا فى منطقة القناة فهى غير مشروعة لمخالفتها لنصوص هذه المعاهدة . وإذا كانت هذه الدولة قد استندت فى هذه التصرفات لمعاهدة ١٩٣٦ التى تصرح لها بأن ترابط بقواتها بجوار القناة للدفاع عنها واتخاذ كل التدابير الحربية فى وقت الحرب لتحقيق هذا الغرض ، إلا أننا سبق بينا أن هذه الأحكام تخالف نصوص معاهدة ١٨٨٨ التى بقيت سارية ويستند إليها على الدوام النظام القانونى للقناة . ولايخفى أن هذه المعاهدة الأخيرة لاتجيز تدخل دولة أجنبية بشكل انفرادى للدفاع عن القناة ، وتمييز سفنها عن غيرها ، وإقامة تحصينات وحشد قوات بهذه المنطقة ، والمرابطة بسفن حربية داخل مجراها بما فيه البحيرات المرة .

واعتدت ألمانيا وإيطاليا هى الأخرى على مركز القناة بأن هاجمتاها وحاولتا تحطيمها أو سدها . ونجحتا فى تعطيل المرور بها أياما كثيرة . وهذه كلها أعمال حربية ضد القناة تحرمها معاهدتها .

والشركة ، التى تمثلها بمنطقة القناة إدارتها بمصر ، والتى تقضى لوائحها وامتيازاتها أن تكون بعيدة عن التحيز لدولة دون أخرى والاجتهاد فى توفير كافة التسهيلات لمرور سفن جميع الدول على وجه المساواة فى أوقات السلم والحرب ، بعدت هى أيضاً عن واجباتها هذه وانضمت بكليتها للحلفاء ووضعت نفسها وسلطاتها تحت إشرافهم .

ومما تقدم يتضح أن دول الحلفاء والمحور وشركة القناة عملت كلها بما فيه مصلحتها دون إقامة كبير وزن لنصوص معاهـــدة ١٨٨٨ . والحق أن تبادل العدوان على هذه النصوص جعل العذر متبادلا أيضاً بين الفريقين ، خصوصاًوكل فريق يسعى من ناحية الواقع لتحقيق مصالحه فقط دون أى اعتبار آخر . وهذه هى الحروب ، كما وضحنا عند الحـكم على ماوقع من أمثال هذه التصرفات أثناء الحرب الـكبرى .

ملاحظة عامة :

نخرج من هذه الحرب بنتائج لا تفترق كثيراً عما خرجنا به من الحرب الـكبرى . وأهم ما نستنتجه مجدداً أن وسائل الحرب الحديثة أثبتت أخيراً أن الدفاع عن القناة لا يستلزم بالضرورة حشد قوات بجانبها ، بل قد تـكون مثل هذه الحشود لا جدوى منها إذا ما نفذت خطة الهجوم عليها بطريق الجو من قواعد بعيدة عنها .

المبحث الثانى

ميثاق الأمم المتحدة وأثره على مركز القناة

اشتركت أغلب دول العالم فى الحرب العالمية التى اتسعت ويلاتها ، وعانى أضرارها سائر الشعوب ، مباشرة أو غير مباشرة ، حتى غدت كارثة حقيقية على الإنسانية . وكان من جراء هذه الصدمة أن جنحت النفوس فى أواخر الحرب ، كالعادة ، للبحث عن وسيلة تـكفل التعاون الدولى وصيانة السلام . ولهذا مهدت دول الحلفاء الـكبرى ، بعدأن لاح لها النصر ، ودعت لعقد مؤتمر فى سان فرنسيسكو بالولايات المتحدة تشترك فيه جميع الدول التى انضمت للحلفاء باعلان الحرب على دول المحور ، وتـكون مهمته وضع ميثاق دولى يحقق هذه الأغراض وتشرف عليه وتمثله هيئة من الدول التى اشتركت فى وضعه ومن ينضم إليها . وعقد المؤتمر

فعلا في ٢٥ ابريل ١٩٤٥ بالمدينة المذكورة وانتهى بعد جلسات عديدة إلى وضع ميثاق « الأمم المتحدة » الذى أقرته الدول التى وضعته . (١)

ولما كان لهذا الميثاق الدولى الجديد أثره على سائر المشاكل التى تتعلق بالمناطق الحيوية فى العالم ، وعلى كثير من المعاهدات الخاصة والعامة ، لهذا يلزمنا أن نعرف مدى هذا الأثر بالنسبة لنظام قناة السويس الذى قررته معاهدة ١٨٨٨ .

ولما كانت نصوص الميثاق خلت من اشارة صريحة لهذه القناة ، أو حتى لمركز القنوات ونظمها بصفة عامة ، لهذا قد يظن أن الميثاق شىء وهذه النظم شىء آخر ولا أثر له عليها ، ولكن الحقيقة أنه ميثاق دولى واسع المدى يهدف للهيمنة على شئون العالم وضمان سلامه وحل مشاكله ، والمعقول ، وهذه طبيعته ، أن يكون له أثر على المعاهدات العامة التى تنظم حركة المرور والمواصلات الدولية كمعاهدة ١٨٨٨ .

وبدراسة مواد الميثاق ومقارنتها بأحكام معاهدة القناة تبينا صلة كبيرة بين النظامين ، سواء بالتوافق أو التناقض . ولتوضيح هذه الصلة وأثر الميثاق على هذه المعاهدة يجب التفريق بين حالتين : حالة استقرار السلام وحالة تهديد السلام ، على الوجه الآتى :

ا — حالة استقرار السلام :

تقرر معاهدة ١٨٨٨ أحكاما تهدف لرواج التجارة العالمية وتسهيل المواصلات الدولية . وأهم ما قررته لهذا الغرض حرية المرور بالقناة للجميع دائما وبلا استثناء . وهذه الأغراض تتفق تماماً مع الأغراض التى أنشئت من أجلها هيئة الأمم المتحدة التى يشجع ميثاقها أمثال هذه المعاهدات إذ نص ضمن مقدمته على أن شعوب

---

(١) بعد أن اكتمل كيان هذه الهيئة صفيت أعمال عصبة الأمم التى كانت الحرب العالمية قد أتت فعلا على البقية الباقية من كيانها .

الأمم المتحدة قد أخذت على عاتقها « . . بيان الأحوال التى يمكن فى ظلها تحقيق العدالة واحترام الالتزامات الناشئة عن المعاهدات وغيرها من مصادر القانون الدولى . . » ، وقررت الفقرة الأولى من مادته الثالثة عشرة أن تنشىء الجمعية العمومية دراسات وتشير بتوصيات بقصد « إنماء التعاون الدولى فى الميدان السياسي وتشجيع التقدم المطرد للقانون الدولي وتدوينه » . ومعنى هذا أن أحكام المعاهدات والقانون الدولى مما يشجعه ميثاق الأمم المتحدة مادامت كلها وسائل لتقدم البشرية .

وعلى هذا تظل أحكام معاهدة القناة سارية المفعول بصفة عامة فى الأوقات العادية التى لا يضطرب فيها السلام ، ولا يوجد فى أحكام الميثاق ما يعطل هذا النفاذ .

ب — حالة تهديد السلام :

تقرر معاهدة ١٨٨٨ مبدأ أساسياً يعد هيكل نظام القناة كله ، هو أن حرية المرور مضمونة فى هذا الطريق لجميع الدول دون أى استثناء ، سواء فى وقت الحرب أو وقت السلم . ومعنى هذا أن أى دولة تكون مشتبكة فى حرب يحق لسفنها أن تتمتع بالمرور بقناة السويس بكامل حريتها ما دامت تحترم أحكام المعاهدة ، ولا يتعطل حقها هذا ، حتى لو كانت دخلت الحرب اعتداء على غيرها . وهنا فقط ومن هذه الزاوية يبدأ الباحث يلمح أسباب التناقض بين أحكام الميثاق وأحكام معاهدة القناة : دولة تعتدى على أخرى ، وتطلب سفنها المرور بالقناة فتعطيها المعاهدة هذا الحق ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى يأتى دور هيئة الأمم ويتحرك مجلس الأمن ، وهو أداتها التنفيذية الرئيسية ، لتطبيق أحكام الفصل السابع من ميثاقها ، وقد يرى تطبيق العقوبات المنصوص عليها فى مادتيه ٤١و٤٢ على الدولة المعتدية حتى ترتدع ويستقر السلام ، وقد يكون من هذه العقوبات قفل قناة السويس فى وجه سفنها . فأيهما ننفذ ، حكم المعاهدة أم حكم الميثاق ؟

الاجابة هنا تختلف عن النظريات التى سبق بيناها عند بحث أثر ميثاق عصبة الأمم على معاهدة ١٨٨٨ ، لأن ميثاق العصبة ،ومعاهدات السلام التى أعقبت الحرب الكبرى تختلف عن نصوص الميثاق الجديد .

ومن استعراض نصوص ميثاق الأمم المتحدة نتبين أن مقصده الأساسى هو المحافظة على سلام العالم . وللوصول لهذه الغاية يتدخل مجلس الأمن ، عند تهديد هذا السلام ، و يقرر مايجب المحافظة عليه أو اعادته إلى نصابه ، و يتخذ من التدابير مايلزم لاحترام هذه القرارات . وعلى جميع الدول الأعضاء فى الهيئة ، ومنهامصر ، أن تحترم باخلاص قرارات هذا المجلس وتنفذ التدابير التى يقررها . (١)

و بعد هذه الأحكام لموضوعية العامة يوجد نص شكلى هام ، هو المادة

---

(١) هذه هى نصوص الميثاق التى تتعلق بهذا الموضوع :

المادة الأولى تقرر أن المقصد الأول من مقاصد هيئة الأمم المتحدة هو « حفظ السلم والامن الدولى ، وتحقيقا لهذه الغاية تتخذ الهيئة التدابير المشتركة الفعالة لمنع الأسباب التى تهدد السلم ولازالتها ، وتقمع أعمال العدوان وغيرها من وجوه الاخلال بالسلم وتتذرع بالوسائل السلمية ، وفقا لمبادىء العدل والقانون الدولى ، لحل المنازعات الدولية التى قد تؤدى إلى الاخلال بالسلم أو لتسويتها » . وقررت المادة الثانية المبادىء التى تحقق هيئة الأمم بمقتضاها المقاصد المذكورة فى المادة الأولى ، وجاء المبدأ الخامس منها كما يلى: « يقدم جميع الأعضاء كل ما فى وسعهم من عون إلى « الامم المتحدة » فى أى عمل تتخذه وفق هذا الميثاق ، كما يمتنعون عن مساعدة أية دولة تتخذ الأمم المتحدة إزاءها عملا من أعمال المنع أو القمع » . وتقول المادة ٢٥ : « يتعهد أعضاء « الأمم المتحدة » بقبول قرارات مجلس الامن وتنفيذها وفق هذا الميثاق » . وتقول المادة ٣٩ : « يقرر مجلس الامن ما إذا كان قد وقع تهديد للسلم أو اخلال به أو كان ما وقع عملا من أعمال العدوان ، ويقدم فى ذلك توصياته أو يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير طبقا لاحكام المادتين ٤١ و ٤٢ لحفظ السلم والامن الدولى أو اعادته إلى نصابه » . وتقول المادة ٤٨ : « (١) الأعمال اللازمة لتنفيذ قرارات مجلس الامن لحفظ السلم والامن الدولى يقوم بها جميع أعضاء « الأمم المتحدة » أو بعض هؤلاء الأعضاء وذلك حسبما يقرره المجلس : (٢) يقوم أعضاء « الامم المتحدة » بتنفيذ القرارات المتقدمة مباشرة وبطريق العمل فى الوكالات الدولية المخصوصة التى يكونون أعضاء فيها » . وتقول المادة ٤٩ : « يتضافر أعضاء « الأمم المتحدة » على تقديم المعونة المتبادلة لتنفيذ التدابير التى قررها مجلس الامن » . (نص « ميثاق الأمم المتحدة » بمجموعة مضابط وملاحق دور الانعقاد غير العادى ٨ — ١٦ اكتوبر ١٩٤٥ لمجلس الشيوخ المصرى ، ص ٩ وما بعدها) .

١٠٣ التى تقول : « إذا تعارضت الالتزامات التى يرتبط بها أعضاء « الأمم المتحدة » وفقاً لأحكام هذا الميثاق مع أى التزام دولى آخر يرتبطون به فالعبرة بالتزاماتهم المترتبة على هذا الميثاق » . هذه مادة صريحة معناها أنه إذا واجهت دولة من الدول الأعضاء ، خصوصاً بعد صدور قرارات وتدابير مجلس الأمن ، التزامين متعارضين أحدهما مصدره اتفاق أو معاهدة خاصة أو عامة والآخر مصدره الميثاق كان عليها أن تحترم الالتزام الناشىء عن هذا الأخير ، أو بمعني محدد إذا قضى الميثاق بقفل قناة السويس وقضت معاهدة ١٨٨٨ بفتحها كانت الغلبة لحكم الميثاق .

ولكن متي يوجد التناقض بين المعاهدة المذكورة والميثاق ، أو متى تناقض أحكامها التدابير التى يقررها مجلس الامن ؟

الاجابة على هذا السؤال يجب التفريق بين الحالة التي يطبق فيها مجلس الامن المادة ٤١ ، وهى حالة العقوبات غير العسكرية ، والحالة التى يطبق فيها المادة ٤٢ ، وهى حالة العقوبات العسكرية :

أولا — حالة تطبيق العقوبات غير العسكرية :

تنص المادة ٤١ من ميثاق الامم المتحدة على مايأتى :

« لمجلس الأمن أن يقرر مايجب اتخاذه من التدابير التى لاتتطلب استخدام القوات المسلحة لتنفيذ قراراته ، وله أن يطلب إلى أعضاء « الأمم المتحدة » تطبيق هذه التدابير ، ويجوز أن يكون من بينها وقف الصلات الاقتصادية والمواصلات الحديدية والبحرية والجوية والبريدية والبرقية واللاسلكية وغيرها من وسائل المواصلات وقفاً جزئياً أو كلياً وقطع العلاقات الدبلوماسية » .

عند مايقع من دولة من الدول عمل يهدد السلام يتدخل مجلس الامن ويقرر القرارات التى تحفظ السلام والامن الدولى أو تعيده إلى نصابه تطبيقاً للمادة ٣٩ . ويقرر هذا المجلس التدابير التى تلزم لتنفيذ هذه القرارات . وتنص المادة ٤١ على

نوع منها وهى التدابير التى « لا تتطلب استخدام القوات المسلحة » لتنفيذها ، والتى سميناها « العقوبات غير العسكرية » ، وأهمها وقف الصلات الاقتصادية وقطع العلاقات الدبلوماسية ، ويجوز أن يكون منها ، كما تقول المادة ، وقف المواصلات البرية والبحرية والجوية .

وقد يتبادر للذهن أن حرمان الدولة المعتدية من المرور بقناة السويس يدخل ضمن طائفة العقوبات غير العسكرية وتتضمنه عبارة وقف المواصلات البرية والبحرية والجوية ، ولكن الحقيقة ، كما سبق بينا عند بحث ميثاق عصبة الأمم ، أن قفل قناة السويس عقوبة عسكرية بطبيعتها إذ يتطلب تنفيذها استخدام قوات مسلحة تمنع سفن الدولة المعتدية من محاولة المرور بالقوة ، وهو ما يخرج عن نطاق المادة ٤١ الخاصة بالعقوبات التى « لا تتطلب استخدام القوات المسلحة » لتنفيذها . وليس معنى وقف المواصلات البحرية ، كما تنص هذه المادة ، أن تتعرض هذه الدول لسفن الدولة المعتدية وتقطع عليها سبل المواصلات فى البحار العامة وتقفل فى وجهها القنوات والمضايق والمسالك الدولية ، الأمر الذى يجر للالتحام المسلح ، بل معناه منع اتصال الدول الأعضاء ورعاياها بالدولة المعتدية عن طريق البحر .

وقد يقال إن قفل قناة السويس عقوبة من نوع ما قررته المادة ٤١ ، وعلى مصر تنفيذها ، وإذا حاولت الدولة التى وقعت عليها العقوبات أن تقتحم بسفنها القناة عنوة كان هذا اعتداء جديداً من جانبها على أراضى دولة أخرى ، هى مصر ، يأخذ مجراه كأى عدوان آخر . وهذا القول وجيه فى ظاهره ، ولكن الحقيقة أن هذا الاقتحام لا يعد فى هذه الحالة اعتداء مقصودا به مصر وأراضيها التى منها منطقة القناة ، خصوصاً والسفن التى تقوم به تسعى لحق أعطته لها معاهدة ١٨٨٨ ، بل هو اعتداء مباشر على سلطة مجلس الأمن وتحدى لقراراته وعقوباته بحيث يستلزم الحال استخدام القوة من جانبه لرد هذا الاعتداء ومواجهة

هذا التحدى ، وبهذا تخرج المسألة بطبيعتها ومن نفسها من نطاق المادة ٤١ إلى نطاق المادة ٤٢ الخاصة بالعقوبات العسكرية .

ثانياً — حالة تطبيق العقوبات العسكرية :

تقول المادة ٤٢ من الميثاق :

« إذا رأى مجلس الأمن أن التدابير المنصوص عليها فى المادة ٤١ لاتفى بالغرض أو ثبت أنها لم تف به ، جاز له أن يتخذ بطريق القوات الجوية والبحرية والبرية من الأعمال مايلزم لحفظ السلم والأمن الدولى أو لإعادته إلى نصابه . ويجوز أن تتناول هذه الأعمال المظاهرات والحصر والعمليات الأخرى بطريق القوات الجوية أو البحرية أو البرية التابعة لأعضاء الأمم المتحدة » .

ترمى هذه المادة لعلاج الحالات الخطيرة التى لاتكفى تدابير المادة ٤١ لعلاجها ونفاذ قرارات مجلس الأمن بخصوصها ، فيقرر هذا المجلس التدخل بالقوة المسلحة ضد الدولة المعتدية ويقرر العقوبات العسكرية التى يجب أن يطبقها أعضاء « الأمم المتحدة » بالطريقة التى يرسمها المجلس . ولم تحدد المادة أنواع هذه العقوبات بل ضربت لها أمثلة تبين أنه يجوز اتخاذ أى تدبير عسكرى يكفل ردع الدولة المعتدية .

وهنا يجوز أن يكون قفل قناة السويس من بين هذه العقوبات العسكرية .

ولا يصح الاحتجاج ضد هذا القفل بمعاهدة ١٨٨٨ التى تنص مادتها الأولى على ضمان حرية المرور الدائمة لجميع الدول ، محاربة وغير محاربة ، لأنه يجب فى هذه الحالة تغليب الالتزام الناشىء عن ميثاق هيئة الأمم على الالتزام الناشيء عن هذه المعاهدة ، تطبيقاً للمادة ١٠٣ من هذا الميثاق .

وننبه إلى أن عقوبة قفل القناة يجب أن تقرر صراحة عن طريق مجلس الأمن لخطورتها الخاصة ولأن المادة ٣٩ من الميثاق تقول إن مجلس الأمن بعد أن يقرر قيام حالة تهدد السلم أو عمل من أعمال العدوان « يقدم فى ذلك توصياته أو

يقرر مايجب اتخاذه من التدابير طبقاً لأحكام المادتين ٤١ و ٤٢ » لحفظ السلم أو لإعادته إلى نصابه .

وتتولى تنفيذ هذه العقوبة ، أى قفل القناة دون الدولة المعتدية ، قوات مجلس الأمن التى تتبع هيئة الأمم مباشرة أو التى يضعها الأعضاء تحت تصرفها عند اللزوم ، وعلى الحكومة المصرية أن تسمح لهذه القوات بالتواجد فى منطقة القناة لرد كل محاولة تبديها الدولة المعتدية لاقتحام القناة عنوة أو عدم امتثال سفنها للأوامر الصادرة إليها ، ويجوز أن تقدم مصر من جانبها القوات التى تقوم بهذه المهمة نيابة عن مجلس الأمن وباسمه ، وهذا كله تنفيذاً للمادة ٤٣ من الميثاق التى تقول الفقرة الأولى منها :

« يتعهد جميع أعضاء « الأمم المتحدة » فى سبيل المساهمة فى حفظ السلم والأمن الدولى أن يضعوا تحت تصرف مجلس الأمن بناء على طلبه وطبقاً لاتفاق أو اتفاقات خاصة مايلزم من القوات المسلحة والمساعدات والتسهيلات الضرورية لحفظ السلم والأمن الدولى ومن ذلك حق المرور » .

شرطان

هذه النتيجة التي تقول بجواز قفل القناة كعقوبة عسكرية تطبيقاً للميثاق يرد عليها الشرطان الآتيان :

الأول — عضوية مصر : الالتزامات المترتبة على الميثاق لاتلزم أساساً إلا الدول الأعضاء فى هيئة الأمم المتحدة . ولما كانت قناة السويس جزءاً لايتجزأ من الأراضى المصرية ، فإن كل مايرتبه الميثاق ويطبقه على هذا الطريق أساسه أن مصر عضو فى الهيئة المذكورة وتتحمل بهذه الصفة ، بالنسبة لكل جزء من أراضيها ، الالتزامات التي يقررها الميثاق . ولكن لو أن مصر فى وقت توقيع العقوبات العسكرية كانت غير عضو فى هذه الهيئة لما جاز القول بقفل القناة تنفيذاً لهذا الميثاق

بل ولا يمكن القول فى هذه الحالة بجواز تطبيق هذه العقوبة إذا قبلتها مصر مختارة لأن هذه الدولة تكون فى هذا الوقت مرتبطة بمعاهدة ١٨٨٨ وحدها ولا يمكنها التحلل من أحكامها بمحض رغبتها بحجة تنفيذ ميثاق هى غير ملزمة به قانونا بل مجرد متطوعة لتطبيقه ، خصوصاً والمادة ١٠٣ من هذا الميثاق ، وهى حجر الزاوية فى جواز قفل القناة تطبيقاً للميثاق وتضحية بمعاهدة ١٨٨٨ ، لا تفرض تغليب الالتزامات الناشئة عنه ، عندما تتعارض مع غيرها ، إلا بالنسبة للدول «أعضاء الأمم المتحدة» .

الثانى — إخلاص الهيئة لمقاصد الميثاق : قفل القناة عقوبة خطيرة ، يترتب عليها التضحية بالتزامات كثيرة ، ويتحرج بسببها مركز مصر لدرجة كبيرة ، وينتج عنها تعقيد أعمال الشركة وخسائر جسيمة تلحق ماليتها ، وإن كنا قد قلنا بجواز هذا القفل من الناحية القانونية إلا أنه لكي تقره مصر من ناحية الواقع ، مع ما يصيبها بسببه ، يجب أن تكون هيئة الأمم المتحدة قد أثبتت بأعمالها وتصرفاتها فى سائر المشاكل جدارتها لتنفيذ المقاصد التى هدف إليها وقام على أساسها ميثاقها ، والتى أهمها إشاعة العدل بين الأمم وإقامة صرح السلام على أسس من الإنصاف واحترام حقوق الشعوب كبيرها وصغيرها . أما أن تتصرف الهيئة فى الحقيقة بشكل ينافى هذه الأسس وتكون أمورها وصكوكها مسخرة ومسيرة وفق الأهواء والمطامع والمصالح الخاصة لهذه الدولة أو تلك ، فهنا يصعب على مصر أن تقبل قفل قناة السويس فى وجه دولة تكون قد احترمت نظام القناة وراعت حقوق الحكومة المصرية ، لا لشىء إلا احتراما لميثاق لا يحترمه أصحابه . وهذا شرط طبيعى ومفهوم دون نص .

ملاحظتان :

الاولى — مشاكل العقوبات : فى حالة توقيع العقوبات ، عسكرية أو غير عسكرية ، على دولة من الدول ، قد تواجه مصر بعد اشتراكها فيها مشاكل خاصة

تنشأ عن تنفيذ هذه العقوبات في منطقة القناة ، ويحتمل كثيراً أن يضطرب عمل الشركة وترتبك حركة المرور بشكل قد يعرض القناة ذاتها للخطر ويجعل موقف الشركة ومصر حرجا ، خصوصاً فى حالة توقيع العقوبات العسكرية . ولم يغفل ميثاق هيئة الأمم أمثال هذه المشاكل التي تترتب على توقيع العقوبات فقرر فى مادته الخمسين أنه « إذا اتخذ مجلس الأمن ضد أية دولة تدابير منع أو قمع فإن لكل دولة أخرى ، سواء كانت من أعضاء « الأمم المتحدة » أم لم تكن ، تواجه مشاكل اقتصادية خاصة تنشأ عن تنفيذ هذه التدابير ، الحق فى أن تتذاكر مع مجلس الأمن بصدد حل هذه المشاكل» . وبهذا النص تتمكن مصر من أن تسوى مع مجلس الأمن جميع المشاكل الخاصة التى تواجهها هى وشركة القناة عندما تمس العقوبات مركز قناة السويس أو سير العمل وحركة المرور بها .

الثانية — بقاء معاهدة ١٨٨٨ : ليس معنى تغليب التزامات الميثاق على أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، فى حالة توقيع العقوبات العسكرية ، أنه قد نسخها ، لا صراحة ولا ضمناً كما يرى البعض [(١)] ، بل معناه فقط أن حكمها بخصوص إباحة حرية المرور للدولة المعتدية يتوقف عند مايقضى الميثاق بقفل القناة كعقوبة ضد هذه الدولة التى تهدد السلام ، ويكون هذا التوقف مؤقتاً للمدة التى تظل العقوبات سارية إبانها . وبهذا تظل هذه المعاهدة قائمة ويظل يستند إليها المركز القانونى لقناة السويس بعد صدور ميثاق الأمم المتحدة ، وتظل نافذة حتى فى حالة توقيع العقوبات العسكرية ولا يتوقف مؤقتاً من أحكامها فى هذه الحالة إلا مايتعارض مع مقتضيات الميثاق .

المبحث الثالث

المطالب المصرية وعلاقتها بمركز القناة

أخلصت مصر وقت الحرب العالمية فى تنفيذ معاهدة ١٩٣٦ ، رغم مايشوبها

(١) أقوال الرافعى بك بمجلس الشيوخ (مجموعة مضابط دور الانعقاد غير العادى ، ٨ — ١٦ أكتوبر سنة ١٩٤٥ ، س ٢١) .

من عيوب . ولما انتهت الحرب وقامت هيئة الأمم لتنظيم التعاون الدولى وصيانة السلام نهضت مصر تطالب بجلاء القوات البريطانية ووحدة وادى النيل ، والتخلص من معاهدة ١٩٣٦ التى تعطل هذه الأهداف . ولما كانت قناة السويس كما عهدناها دائماً نقطة جوهرية فى القضية المصرية فى العصر الحديث ، وبجانبها تركزت القوات البريطانية تطبيقاً للمعاهدة المذكورة ، لهـــذا يلزمنا أن نبحث ما يتعلق بهذه القناة من مساعى مصر لتحقيق أهدافها . وللإلمام فى نظام بهـذا الموضوع سنلق نظرة على مراحل هذه المساعى التى تتركز فى مفاوضات سنة ١٩٤٦ ثم الشكوى لمجلس الأمن سنة ١٩٤٧ ، وبعد هذا نبين الحجج التى تبرر القول بعدم مشروعية بقاء القوات البريطانية بمنطقة القناة .

المطلب الأول — مفاوضات ومشروع صدقى — بيفن ، عام ١٩٤٦

فى ٢٠ ديسمبر ١٩٤٥ قدمت الحكومة المصرية للحكومة البريطانية مذكرة أوضحت فيها أن المعاهدة الانجليزية المصرية لسنة ١٩٣٦ قد أبرمت فى ظروف دولية لم يعد لها وجود ، وأن مصر قبلت توقيعها تحت ضغط الحوادث مقدرة أن أحكام المعاهدة وقد وضعت لمواجهة ظروف بعينها إنما هى أحكام موقوتة بطبيعتها ، وبينت أنه لما كانت هذه الظروف قد زالت فإن معاهدة ١٩٣٦ ينبغى اعتبارها قد استنفدت أغراضها . (١)

وفى أوائل عام ١٩٤٦ تقرر إجراء مفاوضة بين مصر وبريطانيا لتحقيق المطالب المصرية . وتكونت لهذا الغرض هيئة مصرية برياسة صدقى باشا رئيس الوزراء ، وهيئة بريطانية برياسة مستر بيفن وزير الخارجية البريطانية الذى أناب عنه لورد ستانسجيت للحضور لمصر على رأس الفريق البريطانى .

وفى القاهرة شرع الفريقان فى القيام بمهمتهما فتبادلا مذكرات وقاما بمحادثات تمهيدية ، أوضح الجانب المصرى فيها ضرورة قبول مبدأ الجلاء التام

(١) مجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الامن ، ص ٣ .

أولا حتى تنجح المفاوضات . وحاول الفريق البريطانى من جانبه أن يعطل هذا الطلب أو على الأقل أن يحمل المفاوضين المصريين على قبول نقط صغيرة فى منطقة القناة تحل بها بعض الطائرات أو يقيم بها خبراء أو تكون ذات صبغة إدارية أو ما شاكل ذلك .

ولما تمسك الجانب المصرى برأيه أعلن الجانب البريطانى فى ٧ مايو ١٩٤٦ تصريحاً هذا نصه :

« إن السياسة المقررة لحكومة صاحب الجلالة فى المملكة المتحدة هى توطيد محالفتها مع مصر على أساس المساواة بين أمتين تجمع بينهما مصالح مشتركة ، وتطبيقاً لهذه السياسة بدأت المفاوضات فى جو من الود وحسن النية . وقد عرضت حكومة المملكة المتحدة اجلاء جميع قواتها البحرية والبرية والجوية عن الأراضى المصرية والمفاوضة لتحديد مراحل هذا الجلاء وموعد اتمامه والتدابير التى ستتخذها الحكومة المصرية لتحقيق تبادل المعونة فى زمن الحرب أو فى حالة التهديد الوشيك بها طبقاً للتحالف » . (١)

هذا هو التصريح الذى أبدت به الحكومة البريطانية استعدادها لسحب جميع قواتها من الأراضى المصرية بما فيها منطقة القناة ، ولكنه لم يكن تصريحاً ناجزاً بل معلقاً على شرط ، هو أن تنتهى المفاوضات إلى اتفاق يحدد مراحل هذا الجلاء وموعد اتمامه ويبين التدابير التى ستتخذها الحكومة المصرية لتحقيق تبادل المعونة فى زمن الحرب أو فى حالة التهديد الوشيك بها طبقاً للتحالف بين البلدين ، أى بشرط أن تثمر المفاوضات القائمة تحالفاً عسكرياً بين الدولتين يحقق لبريطانيا أمنها فى الشرق الأوسط وسلامة مواصلاتها به . ولا أدل على وضوح هذا الشرط ومدى أثره وتوقف الجلاء على تحققه من قول آتلى رئيس الوزارة

---

(١) من ملف خاص بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء (وكالة شئون السودان) . مجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الامن ، ص ٣ .

البريطانية بمجلس العموم فى ٧ مايو ١٩٤٦ ، فى أعقاب التصريح بالجلاء الذى ألقاه هو أيضاً باسم الحكومة فى نفس جلسة هذا المجلس ، ورداً على سؤال تشرشل بخصوص قيام معاهدة ١٩٣٦ فى حالة فشل المفاوضات ، أنه « إذا فشلت المفاوضات فإن المعاهدة الأصلية تظل قائمة نعمل بها » .(١)

وسارت المفاوضات بعد هذا التصريح لحل عدة مسائل ، منها مسألة المدة التى يتم أثناءها الجلاء ، ومسألة أخرى أهم خاصة بما يسمى « سد الفراغ » بعد رحيل القوات البريطانية ، وكيفية تنظيم العلاقات بين مصر و بريطانيا لتحقيق التعاون بينهما فى حالة الحرب أو التهديد بقيام الحرب بما يضمن ابعاد الخطر عن مصر و بقاء القناة سليمة .

واتجهت الأذهان فى هذا الصدد إلى فكرة « الدفاع المشترك » التى طال الأخذ والرد بين الفريقين حول نظامها ومدى تطبيقها والتوفيق بينها و بين ميثاق الأمم المتحدة وسلطة مجلس الأمن . واتجه الميل إلى انشاء لجنة مشتركة للدفاع تؤلف من أعضاء فنيين من الطرفين . وعمل المفاوضون الانجليز على توسيع اختصاصات هذه اللجنة ، وعلى أن يمتد مدى التعاون العسكرى بين الطرفين بحيث يدخل هذا التعاون دور التنفيذ الفعلى عندما يقع تهديد لمصر والبلاد المجاورة لها ومنطقة الشرق الأوسط بصفة عامة. وعمل الجانب المصرى على تحديد اختصاصات لجنة الدفاع المشترك وتوضيح اعتبار أن مهمتها استشارية ، وتضييق نطاق التعاون العسكرى الفعلى وقصره على حالات تهديد مصر والمناطق المتاخمة لها فقط .(٢)

---

(١) جريدة الأهرام فى ٨ مايو ١٩٤٦ . مقال جنينة بك بجريدة الاهرام فى ١٢ مايو سنة ١٩٤٦ .

(٢) السنهورى باشا ، قضية وادى النيل ، ص ٥٥ وما بعدها . تبادل الفريقان عدة مشروعات فى هذا الخصوص ، منها مشروع قدمه الجانب البريطانى فى ٣١ مايو سنة ١٩٤٦ وآخر فى ٣ يولية سنة ١٩٤٦ ، ومشروع قدمه الجانب المصرى فى ٨ يولية سنة ١٩٤٦ (مذكرة حامد سلطان عن المفاوضات بين مصر وبريطانيا ، ١٩٤٥ — ١٩٤٧) .

ثم انتهت المفاوضات بمشروع وقعه بالحروف الأولى بلندن فى ٢٥ أكتوبر ١٩٤٦ صدقى باشا ومستر بيفن ، واشتهر باسم «مشروع صدقى — بيفن» ، نصت مقدمته على رغبة البلدين فى التعاون وتبادل المساعدة فى حدود ميثاق هيئة الأمم المتحدة . ونصت مادته الأولى على انتهاء العمل بمعاهدة ١٩٣٦ وملحقاتها . ونظمت المواد الباقية مسألة الدفاع المشترك وغيرها مما يتعلق بالتحالف الجديد بين البلدين . وألحق بالمشروع « بروتوكول » ينص على أن تنتهى مراحل الجلاء التام عن أراضى مصر جميعها ، أى بما فيها منطقة القناة، فى أول سبتمبر ١٩٤٩ .[١]

ولم يقبل هـذا المشروع فى النهايه ، للاختلاف على تفسير النقطة الخاصة بالسودان ، والمعارضة التى قوبل بها فى مصر .

المطلب الثانى — الشكوى لمجلس الأمن

لما تمسكت الحكومة البريطانية بوجهات نظرها بشكل لا يحقق المطالب القومية المصرية قطعت مصر المفاوضات ، وقررت حكومتها فى ٢٥ يناير سنة ١٩٤٧ عرض النزاع على مجلس الأمن [٢] ، وقدمت عريضة شكواها لهذا المجلس فى ٨ يوليو ١٩٤٧ . [٣]

ونظر المجلس الشكوى فى شهرى أغسطس وسبتمبر عام ١٩٤٧ بعد أن بسطها أمامه النقراشى باشا رئيس وزراء مصر . وطالت المناقشات حول هـذا الموضوع ، وقدمت بصدده عدة اقتراحات عامة من أعضاء المجلس . وانتهت المسألة بعدم حصول أى اقتراح على الأغلبية المطلوبة مما ترتب عليه عدم امكان صدور قرار فى هذا الموضوع ، وبقيت الشكوى معلقة بجدول أعمال هذا المجلس الذى عجز عن حل الاشكال أو حتى مجرد اصدار قرار فيه .

---

(١) النص الرسمى للمشروع (كما ترجمه صدقى باشا ونشره بمجلة المصور فى ١٨ مارس سنة ١٩٤٩ ، العدد ١٢٧٠) .

(٢) الملف ٢٥ — ١ / ١٣ ، جزء ٣ ، بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء .

(٣) نص العريضة بمجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الامن ، ص د .

المطلب الثالث — الحجج المؤيدة لطلب الجلاء

فى مقدمة ما طلبته مصر وتمسكت به جلاء القوات البريطانية عن جميع أراضيها ، أو على وجه الخصوص القوات التي أجازت وجودها بمنطقة القناة المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ ، تلك المعاهدة التى أعلن أقطاب الحكومة المصرية أنها أصبحت « غير ذات موضوع » ورفض ما تتمسك به بريطانيا من سريان هذه المعاهدة إلى نهاية مدتها إذا لم يتوصل الطرفان لاتفاق جديد بينهما يحل محل هذه المعاهدة ويربط مصر بالتزامات تحقق لبريطانيا أغراضها .

والحق أن هذا الطلب الذى يتركز فى عبارة « الجلاء دون شرط » مشروع ولا حق لبريطانيا فى أن تتمسك بصدده بمشروعية معاهدة ١٩٣٦ وقانونيتها ونفاذها إلى نهاية مدتها ، وذلك للحجج الآتية : (١)

أولا — عقد المعاهدة فى ظل الضغط :

من الأسباب الرئيسية التى تجرح شرعية المعاهدات عقدها فى ظل الضغط أو التهديد أو الاكراه الذى يفرضه طرف على طرف بشكل من الأشكال ، كالاحتلال أو استعمال القوة أو التهديد باستعمالها أو الانذار بالتدخل فى شئون الطرف الآخر أو ما شاكل ذلك ، بحيث لا يكون لهذا الطرف مطلق الحرية فى قبول أو رفض ما يعرض عليه من نصوص أو طلبات .

وإذا طبقنا هذا على معاهدة ١٩٣٦ وما أحاط وضعها فعلا ، لتبينا أن مصر لم تكن طرفاً حراً عند ابرام هذه المعاهدة ، لأن القوات البريطانية كانت تحتل أراضيها ، فضلا عن أن الجانب البريطانى لم يدع عند المفاوضين المصريين مجالا

(١) يلاحظ أن الحجج التى سنبديها تتسع لدرجة تجريح كيان معاهدة ١٩٣٦ كله تقريبا دون الاقتصار على مادتها الثامنة وملحقاتها التى تتعلق مباشرة بالقناة والدفاع عنها . وهـذا توسع ضرورى لعمومية أغلب هذه الحجج ، فضلا عن أن المادة المذكورة بمثابة جزء من كل وما يهدم الكل يهدم الجزء بالتبعية ، ومع هذا فاننا سنقتصر بقدر الامكان على الحجج التى لا تبتعد كثيرا عما يمس القناة ومنطقتها التى هى موضوع بحثنا .

للشك فيما يترتب من نتائج على رفضهم التسليم بمطالب بريطانيا ، فقبـــل بدء المفاوضات مباشرة وجه المندوب السامى البريطانى إلى ملك مصر ورئيس وزرائها مذكرة شفوية أوضح فيها « أن الاخفاق فى عقد اتفاق قد تترتب عليه نتائج جدية ، وأن بريطانيا تحتفظ فى هذه الحالة بحق إعادة النظر فى سياستها نحو مصر » . وهذه المذكرة تلمح إلى التهديد باعادة فرض الحماية البريطانية على مصر أو ما شا كل ذلك . وهذا التهديد لا يحجبه ولا يكفى لتغطية طبيعته ومغزاه التصريح الذى أضيف إلى القول السابق من أنه « لم يقصد به تهديد أو ارهاب وإنما قصد به إلى تقرير الواقع » . وقد احتج رئيس وزراء مصر على هذا فوراً فكتب فى رده « إن محادثات أو مفاوضات تعالج فى ظل مثل هذه التصريحات لا يمكن أن تكون خالصة أو حرة » . فأجابه المندوب السامى بأن « حكومته تحتفظ لنفسها بحرية العمل بالنسبة لمستقبل مجهول المدى » . (١)

وإذا أضفنا إلى هذا ما كان يكتنف الحالة الدولية من اضطراب وما كان

---

(١) مجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الامن ، ص ١٥ .

ويؤيد طبيعة هذا التهديد وأثره ما قرره مستر بيفن وزير خارجية بريطانيا ، أمام مجلس الامن فى دورته بلندن عام ١٩٤٦ ، بصدد حالة مماثلة للحالة التى كانت قائمة بين بريطانيا ومصر وقت وضع معاهدة ١٩٣٦ ، وهى خاصة باتفاق بين روسيا وايران ، إذ قال « ان الحكومة البريطانية لتأسف لاى اتفاق يبدو كانه قد انتزع من الحكومة الايرانية كرها فى وقت كانت فيه الحكومة السوفيتية لا زالت تحتل جزءا من الأراضى الايرانية ، فانه لم يكن مستساغا أن تجرى مفاوضة بين دولة عظمى ودولة صغيرة أو أن يشرع فيها أو أن تسعى دولة عظمى فى الحصول على مزايا من دولة صغيرة متوسلة فى ذلك باحتلال أراضى هذه الدولة احتلالا عسكريا » . (من مجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الامن ، ص ١٥ و ١٦) .

وان فى أقوال وزير خارجية بريطانيا هذه ردا له قيمته على ما قاله مندوب هذه الدولة ذاتها بمجلس الامن ، أثناء نظر قضية مصر ، بأن الاحتلال لا يبطل المعاهدات .

ويؤيد فساد الأساس الذى قامت عليه معاهدة ١٩٣٦ ما قاله بيفن أيضا بمجلس العموم فى ١٦ مايو سنة ١٩٤٦ من انه « وجه جهوده فى أثناء المفاوضات الأخيرة نحو وضع العلاقات بين بريطانيا ومصر على أساس يختلف عما كان عليه فى الماضى ، بحيث تكون العلاقات بين الدولتين على أساس المساواة لا على أساس الاحتـلال » (مجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الامن ، ص ٥ و ٥٣) .

واضحاً من نذر الحرب وما أحاط مصر بالذات فى هذا الخضم من مطامع بعض الدول الكبرى لتبينا بوضوح أن مصر لم يكن أمامها ، وهى تحت ضغط الحوادث وضغط بريطانيا ، إلا أن تتفق مع الدولة صاحبة الاحتلال ، مما دعا هذه الأخيرة إلى استغلال هذا الاضطرار وفرض ما يحقق أغراضها من أحكام وضحت على الأيام شدة وطأتها على كاهل مصر . (١)

ثانيا — تعارض معاهدة ١٩٣٦ مع معاهدة ١٨٨٨ :

يشوب صحة معاهدة ١٩٣٦ ، وعلى وجه الخصوص المادة الثامنة منها وملحقاتها ، من اليوم الأول الذى وضعت فيه ، تعارضها مع المعاهدة العامة التى قررتها الدول ، ومنها بريطانيا ، عام ١٨٨٨ باعتبارها النظام الأساسى الذى يحكم المركز الدولى لقناة السويس ، وهى المعاهدة التي لازالت سارية فى مواجهة بريطانيا وغيرها ، وسلمت هذه الدولة نفسها ، خصوصاً فى اتفاقها مع إيطاليا عام ١٩٣٨ ، بدوام هذا النفاذ (٢) .

ثالثا — مخالفة الطرف الآخر لأحكام المعاهدة :

كل معاهدة استكملت العناصر القانونية اللازمة لقيامها ، يجب على عاقديها احترام أحكامها ، فإذا خالف أحد أطرافها هــــذه الأحكام ، كلها أو بعضها ، بشكل ينبىء عن استهانته بها ، كان هذا مدعاة لزعزعة كيان هذه المعاهدة ومبرراً للطرف الآخر إلى أن يعمل على التحلل من هذه الأحكام .

---

(١) قال كادوجان مندوب بريطانيا بمجلس الامن أثناء نظر القضية المصرية ان دعوى مصر بأنها كانت غير حرة عند عقد معاهدة ١٩٣٦ دعوى غير صحيحة بدليل انها رفضت أربع مرات فيما بين سنتى ١٩٢٢و١٩٣٦عدة مقترحات بعقد معاهدة بين البلدين . وإذا افترضنا أن مصر كانت تملك قبل سنة ١٩٣٦ الحرية التى تمكنها من رفض المقترحات المذكورة فان هذا لا يفيد حتما ولا يصلح دليلا على أنها كانت تملك مثل هذه الحرية فى سنة ١٩٣٦ التى سادت فيها ظروف تختلف كثيرا عما سبقها ، كما بينا .

(٢) فصلنا هذا التعارض عند بحث معاهدة ١٩٣٦ .

فإذا نظرنا إلى معاهدة ١٩٣٦ على ضوء هذا القول ، وافترضنا صحتها قانونا ، لرأيناها غير جديرة بارتباط مصر بأحكامها بعد أن تصرفت بريطانيا ، وهى الطرف الآخر فيها ، تصرفا عملياً يفصح عن أنها تنظر لهذه المعاهدة كوسيلة تحقق بها أغراضها بالأراضى المصريه دون أن تتقيد هى أو تقف عند حدود نصوصها . ويظهر هذا التجاوز فى عدة نواحى منها :

(١) التدخل فى الشئون المصرية : منذ بداية الاحتلال وبريطانيا دائبة على الاستئثار بكل نفوذ فى مصر والإشراف على كل فرع من فروع نشاطها ، ومرت على هذه الأخيرة أوقات كاد التسلط البريطانى يحجب كل مالها من ذاتية خاصة . ولما أعلنت مصر دولة مستقلة ذات سيادة ظن أن الحكومة المصرية ستتمتع بما يرتبه هذا الاستقلال ، وأن بريطانيا ستقف على الأقل عند حدود تحفظاتها فى تصريحها المؤرخ ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، ولكن الحال لم يتغير كثيراً عن ذى قبل ، حتى وضعت معاهدة ١٩٣٦ بين مصر وبريطانيا ، وزاد اليقين فى هذه المرة أن هذه الأخيرة لم يعد لها فى مصر إلا ماترتبه نصوص هذه المعاهدة التى تعلن مادتها الأولى انتهاء الاحتلال البريطانى للأراضى المصرية ، بما يفهم منه بالتبعية إلغاء كل ماترتب على هذا الاحتلال من نفوذ وسلطان ، وأن الدولة المصرية أصبحت حرة التصرف فى شئونها والتمتع بكامل حقوقها بعد أن حددت المعاهدة علاقتها ببريطانيا . ولكن السياسة البريطانية ظلت تعمل ، فى الخفاء غالباً ، على التدخل هنا وهناك فى صميم الشئون المصرية ، إلى أن كشفت القناع جهراً واندفعت تعمل وفق ماتمليه مصالح بريطانيا ، دون اعتبار لسيادة مصر ومقتضيات وحدود المعاهدة التى بينهما ، وقامت قوتها المسلحة فى ٤ فبراير ١٩٤٢ بمحاصرة المقر الرسمى لجلالة ملك مصر ووجه سفيرها لجلالته أثناء الحصار انذاراً صريحاً باتباع خطة معينة فى تعيين وزراء مصر .

(٢) زيادة القوات البريطانية : منطقة القناة هى الجهة التى حددت معاهدة

١٩٣٦ بها نقط مرابطة القوات البريطانية التى نص على أن تخلو منها باقى أراضى مصر بعد بعض التدابير التمهيدية . وتطبيقاً لما قرره ملحق المادة الثامنة من المعاهدة يجب ألا يزيد عدد هذه القوات فى الأوقات العادية على عشرة آلاف من القوات البرية وأربعمائة طيار مع العدد الضرورى من المستخدمين والموظفين المدنيين . ومراقبة تنفيذ هذا النص موكولة طبعاً لطرفى المعاهدة كما تقضى بهذا القواعد العامة . ولكن الذى حصل فعلا أن بريطانيا لم تتقيد بهذا الحكم وزادت قواتها ، فى غير وقت الحرب أو التهديد بها ، زيادة كبيرة بالشكل الذى يرضى أغراضها ويلائم خططها العسكرية الخاصة . ولم يقتصر الأمر على القوات البرية والجوية التى نصت عليها معاهدة ١٩٣٦ بل زادت عليها بعض القوات البحرية ، كما يؤيد ذلك تصريح الحكومة البريطانية فى ٧ مايو ١٩٤٦ الذى وضع القوات البحرية فى مقدمة القوات التى أبدت بريطانيا استعدادها لسحبها من مصر ، وكما يؤيده أيضاً واقع الحال الذى ينبىء عن أن قطع الأسطول البريطانى وقواته قد اتخذت موانى القناة ومراسيها الداخلية بمثابة نقط لها داخل شبكة الدفاع البريطانية دون التقيد بمعاهدة ١٨٨٨ ، ولا حتى بمعاهدة ١٩٣٦ التى لم تنص على وجود قوات بحرية . هذا فضلا عن أن بريطانيا لم تمكن حكومة مصر من أن تراقب معها تنفيذ حكم معاهدة ١٩٣٦ فى هذا الخصوص ، وجعلت عدد هذه القوات أمراً مكتوما حتى عن الدولة التى تعد شريكتها فى المعاهدة ، والتى تعد قبل كل اعتبار صاحبة الأرض التى تقيم عليها هذه القوات الأجنبية .

رابعاً — تغير الظروف :

من المسلم به قانوناً أنه يجوز لدولة طرف فى معاهدة أن تطلب إعفاءها من التزاماتها ، كلها أو بعضها ، فى هذه المعاهدة إذا طرأت ظروف تصبح أحكامها بعدها عبئاً ثقيلا على كاهل هذه الدولة يهدد كيانها أو يعطل تقدمها الحيوى أو

ينتقص من حقوقها الجوهرية .(١)

---

(١) تخضع المعاهدات أساسا فى القانون الدولى إلى قاعدة « العقد شريعة المتعاقدين Pacta sunt servanda » التى معناها أن كل ما تضمنته المعاهدة من أحكام تلزم عاقديها وواجبة الاحترام ، وإذا أريد التخلص منها كلها أو بعضها كان هذا بالشكل الذى قررته المعاهدة إن كانت قد قررت شيئا فى هذا الخصوص وإلا رجع للقواعد العامة .

ولكن النص القانونى بصفة عامة يظل قائما ومرعيا طالما كانت الأشياء على ماهى عليه ، أما إذا أصبح لا يتفق مع الغرض الذى وجد من أجله فانه يصبح باليا ويجب تعديله أو الغاؤه . ولهذا سلم شراح القانون الدولى بخصوص المعاهدات ، خصوصا المعاهدات التى لا تحدد مدة لسريانها أو تحدد لها مدة طويلة ، بسريان شرط آخر سمى شرط « بقاء الشىء على حاله rebus sic stantibus » ومعناه انه إذا عقدت معاهدة فى ظل ظروف معينة ولكن هذه الظروف تغيرت بمرور الزمن بحيث يصبح سريان المعاهدة عبئا على احدى الدول المتعاقدة يعوق تقدمها فى المجال الدولى أو يعرض كيانها للخطر ، فهنا يحق لهذه الدولة أن تسعى للتحلل من أحكام هذه المعاهدة بالشكل الذى يعفيها من هذا العبء .

وقد أصبح هذا الشرط قاعدة مسلما بها ، ولكن الصعوبة التي تثير بحثا جديا هى فى كيفية التخلص من مثل هذه الأحكام البالية وتحديد السلطة التى تختص بتطبيق هذا الشرط ، فى حالة النزاع ، وبحث توفره من عدمه وتقدير الظروف التى تبرر سريانه . وقد اتفق رأى جمهرة الشراح على أن الدولة التى أصبحت النصوص فى غير صالحها بعد تغير الظروف لايجوز لها أن تبادر من تلقاء نفسها بمجرد تغير الظروف إلى اعلان التحلل من أحكام المعاهدة بل يجب عليها أن تلجأ للطرف الآخر للاتفاق سويا على حل يقبلانه ، كتعديل أو إلغاء المعاهدة . ولكن فى حالة عدم الوصول لاتفاق الطرفين هنا يأتى دور التدخل من جانب طرف ثالث لحل النزاع ، إما بالتحكيم ، وإما باصدار قرار أو حكم أو فتوى فى الموضوع من جهة قضائية كمحكمة العدل الدولية الدائمة ، وإما بقرار إجباري ان وجدت الهيئة التى تملك اصدار مثل هذا القرار فى مواجهة الطرفين ، وقد تكون هذه الهيئة فى يومنا هذا هى هيئة الأمم المتحدة . ولكن إذا لم يوجد هذا الطرف الثالث أو وجد ولم يتمكن من اصدار قرار فى الموضوع أو أصدره ولم ينفذه الطرف الآخر ، فهنا يغلب على الشراح الميل إلى ترك الأمر للدولة التى تضار بالمعاهدة ، بعد أن تكون قد استنفدت سائر السبل الأخرى ، لتتصرف بالشكل الذى يحفظ كيانها ويضمن نهوضها ويصون مصالحها وحقوقها الجوهرية ، على أن يكون تصرفها طبعا فى حدود الضرورة دون تعنت أو تعسف من جانبها .

(راجع فى نظرية تغير الظروف وشرط بقاء الشىء على حاله وأثرهما على المعاهدات :
جورج سل ، Gours de Droit International Public ، ص ٦٤٥ ومابعدها .
أوبنهايم ، International Law ، جزء ١ ، ص ٧٣٨ وما بعدها . فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٣ من جزء ١ ، ص ٣٨٣ وما بعدها . بوفيس ، Manuel de Droit International Public ، ص ٤٦٩ وما بعدها) .

وإذا أردنا أن نقدر مدى صلاحية معاهـدة ١٩٣٦ للبقاء على ضوء هذه القاعدة أو النظرية التى تسمى فى القانون الدولى « نظرية تغيّر الظروف » أو « شرط بقاء الشىء على حاله » (rebus sic stantibus) فاننا نقول إن الاحتلال البريطانى ظل قائماً بمصر دون رضاها ، والمعروف أن الاحتلال الأجنبى لأراضى دولة أخرى كرهاً عنها ما هو إلا اعتداء على سيادة هذه الدولة واستقلالها وعقبة جسيمة على تقدمها وتهديد دائم لكيانها ، ولم ينزه الاحتلال البريطانى لمصر عن هذه الصفات ، حتى كانت سنة ١٩٣٦ بظروفها واضطراباتها ونذرها فاستغلت بريطانيا هذه الظروف المجتمعة واستخلصت منها مبررات تغطى بها الصفات العدوانية لاحتلالها مصر ، وعملت على أن تسند هذا بمفعول الألفاظ ، التى تسير فى جانب والحقيقة فى جانب آخر ، كأن تقبل أن يعلن فى المادة الأولى من معاهدة التحالف انتهاء الاحتلال البريطانى ومن ناحية أخرى تعمل على تنظيم بقاء هذا الاحتلال . وبهذه الطريقة توصلت إلى عقد معاهدة ١٩٣٦ ، ولكن على مر السنين زالت الظروف التى كانت سـائدة عام ١٩٣٦ وحلت غيرها مكانها وانكشف الغطاء الذى سترت به بريطانيا مساوىء احتلالها ، وبقيت بارزة بمفردها الصفة العدوانية لهذا الاحتلال الذى أضحى اليوم ، مع ما طرأ من تغيرات وما جد من ظروف ، قيداً جسيما وعبئاً ثقيلا على كاهل مصر يشل تقدمها ويعطل نشاطها فى المجال الدولى كدولة مستقلة ذات سيادة ، ويكمن فى ثناياه تهديد دائم لكيانها يمنعها من أن تملك حرية التصرف كاملة فيما لو أرادت أن ترسم لنفسها سياسة خارجية مستقلة لا تتقيد فيها بخيوط السياسة البريطانية وتظهر بها فى الأسرة الدولية خارج نطاق النفوذ البريطانى . ولا يمكنها أن تأمن هذا التهديد والاحتلال البريطانى قائم فى قلب أراضيها وسيفه مسلط على كيانها .

لهذا كله أصبح من المشروع تطبيق نظرية تغير الظروف على معاهدة ١٩٣٦ حتى تخلو منطقة القناة من القوات البريطانية وتتخلص مصر من قيود هذه المعاهدة .

وها هي التطورات الرئيسية التي جدت على الظروف التي كانت سائدة عام ١٩٣٦، والتي تبرر هذه النتيجة : (١)

(١) زوال حالة تهديد حدود مصر : في الشهور السابقة على وضع معاهدة ١٩٣٦ كان يكتنف العالم اضطراب دولي خطير وتنافس وتكتل كان ينذر بشكل واضح بقيام حرب عالمية . وكانت إيطاليا ، وهي إحدى الدول الكبرى الضالعة في هذه النذر ، والتي تقف في الكتلة المعارضة لبريطانيا ، قد رابطت بقواتها بجوار حدود مصر الغربية ، وكذلك في الحبشة وفي مستعمراتها الأخرى في شرق أفريقيا . وكان المفهوم من تجمع هذه القوات الاستعداد للحرب ضد بريطانيا وحلفائها . وكانت مصر وقناة السويس من الأهداف الأولى لأعداء هذه الدولة . كل هذه العوامل أدت إلي عقد معاهدة ١٩٣٦ مع ما فيها من مساوىء ضد مصر وما قررته على الخصوص من وضع قوات بريطانية بمنطقة القناة .

بعد هذا قامت الحرب العالمية وخرجت إيطاليا منها مهزومة ، وانكمشت في حدود بلادها الأصلية بأوربا ، ولم يعد لبريطانيا أعداء كبار يخشى خطرهم في المناطق المتاخمة لمصر والقناة . وبهذا زال التهديد القريب الذي كان الدافع المباشر لعقد معاهدة ١٩٣٦ ، والذريعة التي تلقفتها بريطانيا حتى توصلت للنص في هذه المعاهدة على وضع قوات بريطانية بمنطقة قناة السويس .

(٢) تجربة الحرب العالمية : إن وضع قوات دائمة بجوار منطقة معينة لحمايتها خطة حربية أثبتت الحرب العالمية الأخيرة عدم لزومها إذ أصبحت الحرب في العصر الحاضر حرب حركة ، ووجود قوات معينة في منطقة معينة لا يفيد المحارب بقدر ما يفيده مرونة جيشه وتزويده بوسائل النقل السريع التي تجعل من الميسور سرعة توجيهه إلى حيث الحاجة إليه أشد . ويصدق هذا القول بصفة

---

(١) اعترفت هذه المعاهدة نفسها بسلطان الظروف في المادة ١٦ منها التي تجيز إعادة النظر في أحكامها « بما يلائم الظروف السائدة حينذاك » .

خاصة على قناة السويس حيث يحدها من الجانبين صحراوان شاسعتان من أراضى مصر ، وتصل بين بحرين أمن بريطانيا مكفول فيهما ومفتاحهما فى يدها .

وقطعت الحرب العالمية بأن التنظيم الحديث للجيوش وتزويدها بوسائل النقل السريع وتمكينها من طرق صالحة لهذا النقل يجعل من الميسور على القيادة العامة نقل قوات ضخمة من الجيش بكامل عتادها من مكان إلى مكان فى ساعات معدودة رغم بعد المسافة بين المكانين . ولهذا أصبح بقاء القوات البريطانية بجوار القناة أمراً غير لازم ، وانهارت حجة بريطانيا التى تقول بضرورة هذه المرابطة للدفاع عن القناة وحراستها ، وهى الحجة التى حصلت هذه الدولة بمقتضاها على المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ التى تصرح لها بهذا الاحتلال الحقيقى لقطعة من صميم الأراضى المصرية .[١]

(٣) زوال عصبة الأمم : كانت هذه العصبة قائمة عام ١٩٣٦ ، وكان حتما على طرفى معاهدة ١٩٣٦ ، ومنها بريطانيا التى كانت حينذاك عضواً فى العصبة ، مراعاة هذه الهيئة الدولية واختصاصاتها ، وتنسيق ما يضعانه من نصوص مع أحكام ميثاقها ، فكان لهذا الميثاق نصيب ملحوظ فى هذه المعاهدة التى ذكرته فى عدة مواد منها[٢] .

---

(١) مقال جنينة بك عن « حق مصر فى الجلاء ــ قناة السويس والمادة ٨ من معاهدة ١٩٣٦ » المنشور بجريدة الأهرام فى ٥ مايو ١٩٤٦

(٢) نصت المادة السادسة من المعاهدة على أن يتبادل الطرفان الرأى لحل ماقد ينشأ من خلاف بين واحد منهما وبين طرف ثالث طبقا لأحكام ميثاق العصبة . وقالت المادة الثامنة انه إذا اختلف الطرفان فى نهاية العشرين سنة على ما إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضروريا لأن الجيش المصري أصبح قادراً على الدفاع عن القناة فان هذا الخلاف يجوز عرضه على مجلس عصبة الأمم للفصل فيه طبقا لأحكام الميثاق النافذ وقت توقيع المعاهدة . ونصت المادة العاشرة على أن أحكام المعاهدة لاتمس بأى حال أحكام ميثاق العصبة . وقالت المادة السادسة عشرة بأن يحال على مجلس العصبة الخلاف الذى يثور بين الطرفين بخصوص اعادة النظر فى المعاهدة بعد انقضاء مدة العشرين سنة المحددة فيها .

ولما كانت عصبة الأمم قد غابت هي وميثاقها من الوجود ، لهذا انهدم اعتبارها الذي راعته معاهدة ١٩٣٦ ، ونهضت على أساسه بعض نصوصها التى أصبحت لا محل لها بعد زوال العصبة ، وهذا لاشك تغير جوهرى فى الظروف يندرج ضمن العوامل التى تزعزع كيان هذه المعاهدة .

(٤) نظام الأمن الجماعى : بصدور ميثاق الأمم المتحدة وجد ما يسمى بالأمن الجماعى الذى يعنى أن سلام العالم كله أصبح كتلة واحدة ، وأصبح مصير أية بقعة وسلامتها أمراً يهم مجموعة الأمم المتحدة لا دولة بمفردها أو عدد قليل من الدول . وقناة السويس ذات صفة دولية منذ إنشائها ، وتعد جزءاً لا ينفصل عن مصر التى هى عضو فى الأمم المتحدة ، ولهذا صار أمنها وحمايتها من التعطيل والاعتداء جزءاً من الأمن الدولى الذى أصبحت هيئة الأمم مسئولة عنه بصفة أساسية . ولم يعد يجوز لدولة من الدول ، كبريطانيا ، أن تدعي أن لها فى منطقة القناة ، وهى أجنبية عنها ، مصلحة تفوق مصالح غيرها من الدول وتخولها مركزاً ممتازاً يصل لحد تدخلها لحمايته بقوات خاصة من جانبها ، الأمر الذى يجُبّ سلطة هيئة الأمم المتحدة ، ومجلس الأمن على الخصوص ، ويطغى عليها . ولم يعد يستساغ الاستناد لما يسمى نظرية المواصلات الامبراطورية بعد قيام هذه الهيئة وبعد أن أصبح سلام العالم وحدة لا تتجزأ تشمل مصر وبريطانيا وغيرهما من الدول .

(٥) كفاية الجيش المصرى : وضع ملحق المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ حداً أقصى للقوات البريطانية التى توضع بجوار القناة بحيث لا تزيد على عشرة آلاف جندى من القوات البرية وأربعمائة طيار ومعهم العدد الضرورى من المستخدمين المدنيين . ونصت هذه المادة على أن الغرض من هذا العدد هو معاونة الجيش المصرى فى الدفاع عن القناة حتى يصبح قادراً على تحمل هذا العبء وحده ، أو بمعنى أدق حتى يأتيه مدد الدولة الحليفة ، كما يستفاد من مجموع المعاهدة التى

قررت قيام التحالف بين مصر وبريطانيا . والمعقول أن هـذا الجيش يكون قد وصل إلى الحد المطلوب عند ماتبلغ قوته فى سنة من السنين درجة تعادل قوته سنة ١٩٣٦ مضافا إليها قوة العشرة آلاف جنـــدى والأربعمائة طيار من القوات البريطانية التى صرحت المعاهدة بوجودها بمنطقة القناة . وإذا طبقنا هذا على ماهو واقع فعلا عند عقد ميثاق الأمم المتحدة سنة ١٩٤٥ أو على الأقل وقت تقديم مصر شكواها إلى مجلس الأمن سنة ١٩٤٧ لرأينا أن الجيش المصرى قد فاق هذه الدرجة بكثير وزادت قواته زيادة كبيرة على مجموع عـدده سنة ١٩٣٦ وعدد القوات البريطانية المذكورة ، وعملت الحكومة المصرية ولازالت تعمـل بقوة على تزويده بأحدث الأسلحة وتدريبه على أحسن النظم العسكرية وأحدثها وتقويته من جميع النواحى . وأثبت هذا الجيش كفاءته فعلا فى معارك فلسطين رغم أنه لم يتخلص من قيود الاحتلال البريطانى إلا أخيراً [١] . ويجب أن يراعى

---

(١) فى ١٥ مايو ١٩٤٨ دخل الجيش المصرى وجيوش باقى الدول العربية أرض فلسطين لاعادة الأمن والنظام لهذه البلاد . واتخذت الحكومة المصرية مايناسب هذا الموقف من اجراءات ضرورية لحماية قواتها وسلامة بلادها فأعلنت الأحكام العرفية وأصدر الحاكم العسكرى العام فى ١٥ و ١٨ مايو ١٩٤٨ الأمرين رقم ٥ و ١٣ اللذين يقرران اجراء تفتيش السفن المشتبه فيها فى موانى المملكة المصرية ومنها بورسعيد والسويس ، وذلك حتى يمكن ضبط ماقد تحمله هذه السفن من مهربات مرسلة للقوات المعادية . وطبق هذا النظام فعلا على بعض السفن المارة بقناة السويس ، كالسفينة التجارية البريطانية كيب يورك Cape York .

وقد احتجت على هذه الاجراءات كل من بريطانيا وأمريكا واستندتا فى ذلك ، بالنسبة لموانى القناة ، على أن فى هذا تعطيلا لأحكام معاهدة ١٨٨٨ ، خصوصا ماتعلق منها بضرورة احترام حرية المرور بهذا الطريق . وكان من أسس هذه الاحتجاجات فى البداية أن مصر لم تشترك فى حرب بالمعنى المفهوم فى القانون الدولى ، الأمر الذى لايخولها اتخاذ التدابير الاستثنائية التى تقتضيها حالة الحرب .

وكان رد الحكومة المصرية أن اتساع نطاق القتال ، والصفة التى عولج بها فى المجال الدولى ومجلس الأمن ، واعتراف بعض الدول بالأعداء كدولة كلها أسباب أسبغت على الصراع الناشب مميزات الحرب الحقيقية ، تقريبا ، بما يبرر التجاء مصر لاتخاذ التدابير الدفاعية المشروعة التى تكفل سلامة قواتها وأراضيها ، والتى تبيحها قواعد القانون الدولى فى مثل هذه الحالة ، وهنا يحق لمصر أن تطبق هذه التدابير ، التى منها تفتيش السفن المشتبه فى أمرها وضبط ماتحمله من =

أيضاً أن مجلس الأمن أصبح هو المختص الآن ، لا بريطانيا ، بتدبير نجدة الجيش المصرى فى حالة وقوع عدوان مسلح على القناة أو غيرها من الأراضى المصرية .

ومن هذا كله نتبين أن حالة القصور التى كان عليها الجيش المصرى سنة ١٩٣٦ والتى دفعت إلى تقرير وضع قوات بريطانية إلى جانبه بمنطقة القناة ، قد زالت الآن ، ولم تعد هناك ذريعة من هذه الناحية لبقاء هذه القوات الأجنبية فى أراضى مصر .

(٦) تفكك الامبراطورية : كانت بريطانيا دائمة التشبث ببسط نفوذها بمصر ووضع قواتها فى الأراضى المصرية بما فيها منطقة القناة حرصاً منها على حماية ما أسمته « مواصلات الامبراطورية » ، وبحجة أن الامبراطورية البريطانية تضم

= مهربات ، على القناة وموانيها استنادا للمادة العاشرة من معاهدة ١٨٨٨ ، التى تخولها فى هذه الحالة تخطى بعض أحكام هذه المعاهدة خصوصا المادة الرابعة منها التى تحرم اتخاذ مثل هذه التدابير بهذه المنطقة . وإذا كانت هذه المعاهدة تقرر فى مادتها الأولى احترام حرية المرور بصفة عامة فى الحرب والسلم ، وتقرر فى مادتها الحادية عشرة أن لا تتعطل حرية المرور هذه فى حالة التدابير الاستثنائية التى تتخذها مصر بمقتضى المادة العاشرة فان الحكومة المصرية لم تتجاوز هذه الأحكام إذ اقتصرت اجراءاتها على مجرد تفتيش السفن المشتبه فى أمرها وضبط ما تحمله من مهربات مرسلة لاعدائها دون أن تمتد هذه الاجراءات إلى حد تعطيل المرور المعتاد لجميع السفن .

ووصل النزاع السابق للآن إلى مايشبه إقرار وجهة نظر مصر بعد أن قامت هذه الأخيرة بتخفيف اجراءات تفتيش السفن بموانى القناة وغيرها إلى أقصى حد مستطاع بعد وقف القتال بفلسطين . (الملفان ٢٣٢٤ / ١١ / ٢ و ٢٣٢٤ / ١١ / ٣ بمجلس الدولة ، قسم الرأى لوزارة الخارجية ، بخصوص مسألة فلسطين واحتجاج بريطانيا وأمريكا ابانها على تفتيش السفن فى الموانى المصرية وقناة السويس . الوقائع المصرية ، العددان ٥١ غيراعتيادى و ٥٥ ، فى ١٥ و ٢٩ مايو سنة ١٩٤٨) .

وبمناسبة ما أثارته بريطانيا ضمن أسانيدها التى بنت عليها احتجاجاتها من أن مصر لم تدخل حربا حقيقية ، يجب أن يلاحظ أن المادة العاشرة من معاهدة ١٨٨٨ والاعمال التحضيرية التى أدت اليها تفيد كلها ، من عموميتها وعدم ورود تحديد بها ، أن التدابير الدفاعية الاستثنائية التى تتخذها مصر وتخولها حق تخطى بعض أحكام المعاهدة لا تقتصر على حالة الحرب التى تشترك فيها هذه الدولة بل لها هذا الحق طالما كان هناك من الظروف العصيبة ما يحملها على اتخاذ مثل هذه التدابير كاشتراك قواتها فى قتال لا تنطبق عليه صفة الحرب كما حدث عند دخولها أراضى فلسطين

من بقاعها الرئيسية الهند وغيرها من الأقاليم الواقعة فى الشرق ، وأنه يلزم بريطانيا ، باعتبارها المسئولة بصفة أساسية عن الدفاع عن هذه الأقاليم ، أن تؤمن اتصالها بهذه الممتلكات ، وتوصلت استناداً إلى هذه الحجة إلى وضع المادة الثامنة فى معاهدة ١٩٣٦ التى تجيز لها وضع قواتها بجوار قناة السويس للدفاع عنها مع الجيش المصرى باعتبارها شرياناً حيوياً فى مواصلات هذه الامبراطورية . والآن لم تعد الامبراطورية المذكورة قائمة بالمعنى أو على الوجه الذى كان معروفاً عام ١٩٣٦ ، إذ فى سنة ١٩٤٧ قسمت الهند ، التى كانت العصب الرئيسى فى هذه الامبراطورية ، إلى دولتين قائمتين بذاتهما و بيدهما أساساً مسئولية الدفاع عن نفسيهما ، ولم يعد يربطهما ببريطانيا غير مجرد صلة التاج ، وحتى هذه الرابطة البسيطة أصبحت الآن فى ميزان القدر بين الابقاء والالغاء . ومن هذا كله نتبين بوضوح أن الحجة التى كانت بريطانيا تتعلل بها دائماً لاحتلال مصر ومنطقة القناة قد زالت ، وأصبح لزاماً تخلص مصر من هذا العبء على سيادتها واستقلالها وكيانها .

(٧) عدم قبول مصر : مصر ، صاحبة القناة وصاحبة المصلحة الأولى فى حراستها وصاحبة حق الدفاع عنها ، نادت مراراً بأن معاهدة ١٩٣٦ استنفدت أغراضها وأصبحت غير ذات موضوع ، وشكت فعلا لمجلس الأمن تطلب جلاء القوات البريطانية عن أراضيها . و بعدم قبول مصر ، شعباً وحكومة ، لبقاء هذه القوات يتضح أن تغيراً جوهرياً قد جد على ما كان عليه الحال وقت ابرام معاهدة ١٩٣٦ التى تصرح بهذه القوات ، إن صح أو إن افترضنا أن قبول المصريين لهذه المعاهدة كان صحيحاً وقت ابرامها . وهذا مظهر من مظاهر تغير الظروف . وإن الافصاح الصريح لاحقاً بعدم قبول معاهدة ، من جانب دولة طرف فيها ، و إن كان لا يكفى وحده لإبطال أحكامها إلا أنه يضعف مفعولها لحد كبير ، بل و يبرر التخلص منها إذا ضم إليه غيره من أسباب تغير الظروف بحيث يتضح من مجموعها

أن هذه المعاهدة أصبحت عقبة فى سبيل تقدم هذه الدولة فى ركب الحضارة وتمتعها بسيادتها كاملة .

خامسا — التعارض مع ميثاق « الأمم المتحدة » :

أحكام ومرامى معاهدة ١٩٣٦ لا تتفق وأحكام ومرامى ميثاق هيئة الأمم المتحدة ، من ناحيتين أساسيتين : (١)

(١) الاخلال بمبدأ المساواة فى السيادة : مصر وبريطانيا ، كلاهما ، عضو فى هيئة الأمم المتحدة ، التى تنص المادة الثانية من ميثاقها على أول مبدأ من المبادىء التى تحقق بها هذه الهيئة أغراضها فتقول « تقوم الهيئة على مبدأ المساواة فى السيادة بين جميع أعضائها » . وإن احتلال دولة ما لكل أو بعض أراضى دولة أخرى تكون قد أعلنت عدم رضاها عنه ، يعد قيداً جسيما على استقلال هذه الدولة ، ويجعلها لا تقف ، فى الحقيقة ، مع الدولة الأولى على قدم المساواة فى السيادة . ولهذا يجب ألا تقوم هذه الحالة بين دولتين منضمتين لهيئة الأمم وإلا كان هذا اخلالا بأحكام الميثاق الذى يتخذ مبدأ المساواة التامة فى السيادة أساساً من أسسه الجوهرية . ولما كانت هذه الحالة تنطبق على احتلال بريطانيا لمنطقة القناة ، أى لجزء من أراضى مصر ، لهذا يصبح هذا الاحتلال غير مشروع وواجب الزوال .

(٢) فساد فكرة التحالف الأبدى : قررت المادة الرابعة من معاهدة ١٩٣٦ قيام محالفة بين الطرفين المتعاهدين دون تحديد وقت معين ينتهى بعده هذا التحالف. وقررت الفقرة الثانية من المادة الثالثة عشرة من هذه المعاهدة أن أى تغيير فى المعاهدة عند اعادة نظرها يجب أن يكفل استمرار هذا التحالف . وهذا معناه أن

---

(١) يلاحظ أن فكرة الامن الجماعى التى بحثناها بصدد الحجة الخاصة بتغير الظروف يستشف منها أيضا وجه من أوجه الخلاف بين أحكام معاهدة ١٩٣٦ وأحكام ميثاق الأمم المتحدة .

المعاهدة قررت قيام تحالف أبدى بين الطرفين ، وقيام هذا التحالف بين مصر وبريطانيا أمر معيب ويتنافى مع طبيعة الأشياء ، إذ أن هاتين الدولتين لا تربطهما من صلات الجنس أو الثقافة ما يبرر ربطهما بتحالف غير محدود الزمن ، هذا فضلا عن أن التحالف المذكور إذا نظر إليه على ضوء تاريخ العلاقات المصرية البريطانية لا نضح أن مؤداه إذعان مصر لسياسة بريطانيا على الدوام ، وقد لا يمكنها هذا الوضع ، الذى يحصرها فى دائرة النفوذ البريطانى ، من أن تؤدى التزاماتها فى ميثاق الأمم المتحدة كعضو فيها على الوجه الملائم ، خصوصاً فى حالة تعارض مصلحة بريطانيا مع ما يجب على مصر اتخاذه تنفيذاً لهذا الميثاق ، الذى يفرض فى المادة ١٠٣ منه على الأعضاء نبذ ما يتعارض مع أحكامه من التزامات أخرى . (١) ومما يجبر مصر فى ظل هذا الوضع على ترجيح مقتضيات تحالفها مع بريطانيا على أحكام ميثاق الأمم المتحدة ، عند التعارض ، أن الاحتلال البريطانى قائم بسطوته فى قطعة من صميم الأراضى المصرية بشكل يكفل سير مصر دائماً فى ركاب السياسة البريطانية ، وما قد يترتب على هذا من عدم تنفيذ التزاماتها فى الميثاق إذا أقدمت بريطانيا فى يوم من الأيام على تجاهل أحكام هذا الميثاق وتصرفت وفق ما تمليه عليها مصالحها . (٢)

سادسا — اعتراف بريطانيا :

نادت مصر بأن معاهدة ١٩٣٦ أصبحت بالية ولم تعد تلائم الأوضاع القائمة ،

(١) مجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الامن ، ص ١٧ و ١٨ .

(٢) قال مندوب بريطانيا بمجلس الامن ان معاهدة التحالف بين مصر وبريطانيا لا تخالف الميثاق بدليل ما بين بريطانيا وفرنسا وبين بريطانيا وروسيا من معاهدات تحالف . وهو فى هذا التشبيه يغفل أوجه الخلاف الجسيمة بين تحالف بريطانيا ومصر من ناحية وتحالفها مع فرنسا أو روسيا من ناحية أخرى ، إذ أن التحالف الأول استند فى قيامه ويستند دائما فى وجوده إلى القوات البريطانية الموجودة بالأراضى المصرية ، وهو تحالف إلى أجل غير مسمى ، وتحوطه من ظروف العلاقات بين مصر وبريطانيا ما يجعله تحالفا بين طرفين غير متعادلين ، وهذه كلها أمور لا تكتنف التحالف بين بريطانيا وفرنسا أو بين بريطانيا وروسيا .

الأمر الذى يبرر التخلص منها . وأقرت بريطانيا وجهة النظر هذه ضمنا وصراحة سواء بتصريحات ساستها المسئولين أو فى الصكوك الرسمية التى صدرت عنها ، فقد قال بيفن وزير خارجيتها بمجلس العموم فى ٢٧ يناير ١٩٤٧ إن « من الواضح أن مصالح البلدين تقتضى ابرام معاهدة جديدة » . [١] وفى ٧ مايو ١٩٤٦ أصدرت الحكومة البريطانية تصريحها الذى تقرر فيه استعدادها لسحب جميع قواتها البحرية والبرية والجوية من سائر الأراضى المصرية ، وجاء « البروتوكول » الملحق بمشروع صدقى — بيفن يقرر أن الجلاء الشامل يتم بشكل كامل فى أول سبتمبر ١٩٤٩ ، وفى هذا اعتراف من جانب بريطانيا بأن بقاء قواتها بمنطقة القناة أصبح لا لزوم له ولا مبرر يسنده ، وتكون قد تنازلت ، ولو ضمنا ، عما يمكن أن تدعيه لنفسها من حقوق وأسانيد تخولها ابقاء قواتها بهذه المنطقة .

سابعا — قرار الجمعية العمومية للأمم المتحدة :

فى أواخر عام ١٩٤٦ أثيرت فى الجمعية العمومية للامم المتحدة مسألة احتلال قوات أجنبية لأراضى دولة عضو فى الهيئة ، بمناسبة البحث فى مسألة ضمان الأمن الدولى عن طريق نزع السلاح واستعجال وضع القوات التى نص عليها فى ميثاق الأمم المتحدة تحت إمرة مجلس الأمن وتخفيض القوات الوطنية . ووصلت الجمعية فى ١٤ ديسمبر ١٩٤٦ إلى قرار أوصت فيه الدول بأن « تسحب بغير ابطاء القوات المرابطة فى أراضى الدول الأعضاء بغير رضائها الصادر عن حرية وفى صورة علنية تشمله معاهدات وانفاقات متلائمة مع أحكام الميثاق وغير مناقضة لاتفاقات دولية » . [٢]

هذا القرار ينطبق على مرابطة القوات البريطانية بجوار قناة السويس ، لأنها

---

(١) مجموعة بيانات النقراشى باشا بمجلس الامن ، ص ٥٧ .

(٢) مجموعة بيانات النقراشى باشا أمام مجلس الامن ، ص ١٤ .

قوات أجنبية ترابط في أراضى مصر ، التى هي عضو فى الأمم المتحدة ، بغير رضاها . وحتى مع القول بأن مصر ارتضت وجود هذه القوات بأراضيها بمقتضى معاهدة ١٩٣٦ ، فإن هذا القبول ، على فرض صحته وقت صدوره بل وعلى فرض سريانه للآن ، قد صدر فى معاهدة تتعارض مع الميثاق ومع اتفاق دولى سابق هو معاهدة ١٨٨٨ ، كما يتضح من مجموع هذه الحجج ومابيناه عند بحث معاهدة ١٩٣٦ ، والقرار المذكور يقول بأن القبول الذى يبرر استمرار مرابطة القوات الأجنبية فى أراضى دولة أخرى من الأمم المتحدة يجب أن يكون قدتم فى معاهدات أو اتفاقات « تطابق الميثاق ولاتتعارض مع الاتفاقات الدولية » [1] .

ثامنا -- تهديد السلام :

إن احتلال بريطانيا لمنطقة القناة ، وتغاضيها عن سائر الاعتبارات والأسباب القانونية والواقعية ، التى بيناها فى الحجج السابقة ، والتى تجعل وجود هذه القوات أمراً غير مشروع ولامبرر له ، وتحديها لسيادة مصر وإرادة المصريين ، وفرضها هذا الاحتلال مستنداً إلى القوة وحدها ، كما بدا أول مرة ، وعدم جدوى الوسائل السلمية من مفاوضات وتحكيم وسواها كلها لنصرة حقوق مصر ، كل هذا أثار حفيظة أبناء وادى النيل ، وقد يجعلهم ، والحق معهم ، يلمسون مضطرين سبيلا

---

(١) أنكر مندوب بريطانيا بمجلس الامن ، أثناء نظر شكوى مصر ، ان وجود جنود بريطانيين بالأراضى المصرية ينافى قرار الجمعية العمومية ، وذكر تأييدا لوجهة نظره وجود جنود أمريكيين ببريطانيا . وهذا تشبيه مع الفارق الكبير لأن وجود الجنود الامريكيين بالأراضى البريطانية قائم برغبة بريطانيا ورضاها التام ولاينطبق عليه قرار الجمعية العمومية المذكور ، وفى اليوم الذى تبدى فيه بريطانيا عدم رضاها عن هذا الوجود سيتعين على الولايات المتحدة سحب قواتها المذكورة فورا ، دون نزاع ، لا احتراما لقرار الجمعية العمومية فقط بل أولا وقبل كل شيء احتراما لسيادة بريطانيا وحقوقها على أراضيها ، الأمر الذى لو طبقناه على حالة مصر ، كما هو الواجب ، لما احتاج الأمر للشكوى ، ويتعين على بريطانيا سحب قواتها من الأراضى المصرية ، على الأقل احتراما لقرار الجمعية العمومية السابق ، إذا طلبت مصر ذلك وأفصحت عن عدم رضاها عن وجود هذه القوات كما حصل فعلا .

واحداً لنيل حقوقهم المشروعة ، ويعدون العدة ليوم يحزمون فيه أمرهم ويقررون مجابهة القوة بالقوة .

هذه النتيجة الحتمية ، التي يسندها المنطق والواقع ، لاشك تهدد سلام العالم لما تثيره من صراع مساح ، بشكل من الأشكال ، قد يتسع مداه حتى يصبح حربا عالمية حقيقية ، الأمر الذى قامت هيئة الأمم المتحدة و وجد ميثاقها أساساً لتفاديه (١) . ويتعين على هذه الهيئة ومجلس أمنها التدخل فى مثل هذه الأحوال لحمل بريطانيا والدول الكبرى على احترام حقوق الدول والشعوب الأخرى وإلا ضاعت الهيئة وضاع الميثاق .

---

(١) أنكر مندوب بريطانيا بمجلس الامن ، أثناء نظر شكوى مصر ، ان موقف بريطانيا يهدد سلام العالم ، وقال انه لا خطر على الامن إلا إذا عمدت مصر لذلك بعدم تنفيذ التزاماتها . ولو أمعنا النظر فى هذا القول لوجدناه يقوى حجتنا ، إذ يفيد انه حتى لو أحجمت مصر عن الالتجاء للقوة لنيل حقوقها المشروعة ، فان مجرد وقوفها موقفا سلبيا من أحكام المعاهدة أى « عدم تنفيذ التزاماتها » فيها ، يعد موقفا مهددا للامن أو بمعنى أوضح يجعل بريطانيا تقدم على أعمال إيجابية قهرية ضد مصر ، إذ أن الموقف السلبى فى حد ذاته لا يهدد سلم العالم ، ولكن الذى يهدده هو ما ترد به بريطانيا إيجابيا على هذا الموقف كما لمح إلى ذلك مندوبها بمجلس الامن .

الباب الرابع

دراسة مقارنة

درسنا فى الأبواب الثلاثة السابقة المركز الدولى لقناة السويس وما أحاط به لليوم من مواثيق ومعاهدات وأحداث. وإتماما للبحث نرى ربط هـذه الدراسة بنظائرها والإلمام فى إيجاز بمركز القنوات والمضايق الدوليـة التى يربطها بقنـاة السويس وجه شبه قريب حتى تتكون لدى الباحث ، إلى جانب ما اكتمل لديه عن مركز هذه القناة ، صورة واضحة عامة عن موضوع هذه الممرات كلها ووضعها فى القانون الدولى . ولهذا نفرد هذا الباب لبحث مركز قنوات بنما وكييل وكورنث والمضايق الطبيعية العامة ، خصوصاً الدردنيل والبوسـفور ، مع بيان مانجده من أوجه شبه أو خلاف مع مركز قناة السويس .

الفصل الأول

قنـــاة بنما

تتصل أمريكا الشمالية بأمريكا الجنوبية ببرزخ من اليابسة يكون مايسمى أمريكا الوسطى . وبعد اكتشاف هذه القارات جرى التفكير فى حفر قناة فى قلب البرزخ المذكور توصل المحيط الأطلنطى بالمحيط الهادى . وكان للدول الأوربية الاستعمارية حظ السبق بهذا التفكير ، ثم تنبهت شعوب أمريكا ، خصوصاً الولايات المتحدة ، لهذا الموضوع ، ودخلت المسألة دور الجد فى مؤتمر بنما سنة ١٨٢٦ الذى تكاثرت بعده المشاريع والمحاولات الخاصة بتنفيذ الفكرة ، دون أن يقتصر البحث على مكان معين بل شمل أماكن كثيرة فى أمريكا الوسطى . وتداولت المشروع عدة شركات وأفراد ، منهم دلسبس نفسه الذى كون شركة لهذا

الغرض فى أواخر القرن التاسع عشر ، ولكن التوفيق الذى لازمه قبل ذلك فى برزخ السويس تخلى عنه فى محاولته الجديدة بأمريكا .

وأخيراً رأت حكومة الولايات المتحدة أن تتولى بنفسها تنفيذ المشروع ، وبحت فى جهودها ، وافتتحت القناة فعلا فى ١٥ أغسطس ١٩١٤ وعرفت باسم « قناة بنما Canal de Panama » (١) .

وتعد هذه القناة أقرب القنوات الدولية شبها بقناة السويس وأهم نظائرها ، ولهذا يلزمنا الإحاطة بشيء من التفصيل بمركزها الدولى ، وعقد مقارنة بين القناتين ، على الوجه الوارد فى المبحثين الآتيين :

المبحث الأول

المركز الدولى لقناة بنما

بعد أن دخلت فكرة حفر القناة دور التفكير الجدى فى القرن التاسع عشر لازمتها مسألة نظامها الدولى ، وكانت الآراء متجهة بصفة عامة إلى أن تكون القناة حرة بقدر الإمكان لفائدة سائر الأمم (٢) . وللاحاطة بالمركز الدولى لهذه القناة سندرس مايتصل به فى المواثيق والمعاهدات الأساسية التى عقدت بخصوصها ، ثم نستعرض سير الأمور الواقعى بها منذ افتتاحها للآن :

المطلب الاول — المواثيق الخاصة بهذه القناة

(١) معاهدة بدلاك سنة ١٨٤٦ :

فى ٢ ديسمبر ١٨٢٣ صدر مايسمى فى التاريخ « مبدأ مونرو » ، ومضمونه « أمريكا للامريكيين » . وعلى هدى هذا المبدأ عملت الولايات المتحدة على

(١) فوشى ، Traité de Droit International Public ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٠ و٣٥٣ . ابريا ، Le Detroit de Magellan ص ٢٢٤ و٢٢٦ . سيجفريد Suez and Panama ، Siegfried (ترجمة عن الفرنسية) ص ٢١٩ وما بعدها و ٣٠٧ .

(٢) سيجفريد ، Suez and Panama ، ص ٢٢٤ .

الحد من تدخل دول أوربا فى الشئون الأمريكية ، و بدأت تهتم هى بهذه الشئون . وأثارت فى مؤتمر بنما سنة ١٨٢٦ مسألة حفر قناة عبر أمريكا الوسطى ، وفى ٣ مارس ١٨٣٥ دعا مجلس الشيوخ الأمريكى رئيس الولايات المتحدة « لافتتاح المفاوضات مع حكومات الدول الأخرى ، وعلى الخصوص حكومات أمريكا الوسطى وجرينادا الجديدة ، بقصد توفير الحماية الجدية ، بالاتفاقات المناسبة ، للأشخاص والشركات التى ترغب تحقيق مشروع فتح المواصلات بين المحيطين الأطلنطى والهادى بانشاء قناة عبر البرزخ الذى يربط أمريكا الشمالية بالجنوبية ، وأن يتقرر دائماً ، بنصوص يتفق عليها ، حق الملاحة على القناة بحرية وعلى وجه التساوى لجميع الشعوب ، بشرط دفع الرسوم المناسبة التى تجزى أصحاب الامتياز الذين يرتبطون بهذا المشروع ويحققون هذا العمل » . وفى سنة ١٨٣٩ أصدر مجلس النواب الأمريكى مثل هذا القرار [١] .

بعد هذه المقدمات سارت المسألة قدما إلى أن تمكن بدلاك Bidlack ممثل الولايات المتحدة لدى حكومة جرينادا الجديدة (كولومبيا حالياً) من أن يعقد باسم دولته مع هذه الحكومة فى ١٢ ديسمبر ١٨٤٦ معاهدة صداقة وتحالف لعشرين عاما ، قالت المادة ٣٥ منها :

« تتعهد حكومة جرينادا الجديدة لحكومة الولايات المتحدة بأن يمنح حق حرية المرور أو عبور برزخ بنما بجميع وسائل المواصلات الموجودة الآن والتى تنشأ بعد ذلك ، لحكومة ولمواطنى الولايات المتحدة ولنقل جميع المحصولات والمصنوعات والبضائع التجارية المشروعة المملوكة لمواطنى الولايات المتحدة المذكورة ، وأن لا تفرض الرسوم أو الضرائب أو تجبى على مواطنى الولايات المتحدة أو البضائع التى تخصهم ، التى تمر على كل طريق أو كل قناة يمكن أن تنشئها حكومة جرينادا الجديدة أو تحت اشرافها ، إلا كتلك التى تفرض وتجبى ، فى نفس

---

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٢ وما بعدها .

الظروف ، على مواطنى جرينادا . ولتحقيق التمتع الهادىء الدائم بهـذه الميزات تضمن الولايات المتحدة لجرينادا الجديدة ، بشـكل ايجابى نافذ ، الحياد التام للبرزخ ، حتى لا تتعطل حرية العبور من بحر لآخر أو تمنع فى المستقبل ، مادامت هذه المعاهدة قائمة ، وكذلك تضمن حقوق السيادة والملـكية التى لجرينادا الجديدة على الاقليم المذكور » . (١)

أرادت الولايات المتحدة فى هذه المعاهدة أن تضمن لرعاياها حرية المرور عبر برزخ بنما بنفس الشروط والميزات التى يتمتع بها رعايا جرينادا الجديدة التى تملك هذا البرزخ . ولم يقتصر هذا الحق على القناة التى يحتمل حفرها بل يسرى أيضاً على كل وسائل المواصلات بأنواعها التى كانت تمر بالبرزخ وقت عقد المعاهدة أو التى تنشأ عليه مستقبلا .

وفى نظير هذه الميزات تعهدت الولايات المتحدة بأن تضمن بشـكل ايجابى حياد البرزخ ، وهو الضمان الذى يقتضى على الخصوص دفع ما قد يقع عليه من عدوان . وضمنت كذلك سيادة جرينادا على هـذا البرزخ وملـكيتها له ، وهذا يعنى التزامها باحترام هذه السيادة والملـكية وعدم اقرار ما يخالفها طالما كانت هذه المعاهدة نافذة .

(٢) معاهدة كليتون — بولور سنة ١٨٥٠ :

بعد أن اتفقت الولايات المتحدة مع جرينادا الجديدة كان أمامها أن تسوى الأمر مع الدول الأوربية ، خصوصاً بريطانيا التى كانت فى أواسط القرن التاسع عشر ، إلى جانب الولايات المتحدة ، أكثر الدول اهتماماً بمسألة توصيل المحيطين ، واحدة مدفوعة بمبدأ مونرو وتخشى وقوع القناة فى يد دولة أجنبية ، والأخرى

---

(١) فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٤ . ايربا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٢٧ و ٢٢٨ .

مدفوعة بمصالحها الناتجة عن احتلالها لبعض المناطق الأمريكية . وكانت كل واحدة منهما تخشى انفراد الأخرى بالنفوذ على القناة المزمع حفرها ، وتريد أن تضمن حرية المرور بها . لهذا جرت اتصالات ومفاوضات بين الدولتين انتهت بوضع معاهدة بينهما وقعها بواشنطن فى ١٩ ابريل ١٨٥٠ كليتون Clayton عن الولايات المتحدة وبولور Bulwer عن انجلترا ، وكان القصد من هذه المعاهدة ، كما قالت مقدمتها ، تحديد وجهات نظرهما ومقاصدهما حيال القناة التى تنشأ مستقبلا بين المحيطين الاطلنطى والهادى (١) .

ويعنينا من مواد هذه المعاهدة مايمس المركز الدولى للقناة ، كالمادة الأولى التى تقول :

« تقرر حكومتا الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى ألا تحصل واحدة منهما أو تحتفظ لنفسها بأى إشراف خاص على قناة الملاحة المذكورة ، واتفقتا على ألا تقيما أبداً أو تحتفظا بأية تحصينات تشرف عليها أو فى الأقاليم القريبة منها ، ولاتحتلا أو تحصنا أو تستعمرا أو تحصلا أو تباشرا أى سلطان على نيكارجوا وكوستاريكا وشاطىء موسكيتو ، أو أى جزء فى أمريكا الوسطى ، ولاتستخدم أيهما أية حماية تباشرها أو قد تباشرها ، ولاأى محالفة تمارسها أو قد تمارسها مع أى دولة أو شعب بقصد إقامة أو الاحتفاظ بأى تحصينات من هذا القبيل أواحتلال أو تحصين أو استعمار نيكارجوا وكوستاريكا وشاطىء موسكيتو أو أى جزء فى أمريكا الوسطى أو الحصول أو مباشرة سلطة عليها ، وألا تحصل الولايات المتحدة أو بريطانيا العظمى على فائدة فى أى نص سرى أو تستخدم أى محالفة أو علاقة أو نفوذ قد تحصل عليه أيهما مع أى دولة أو حكومة فى الإقليم الذى قد تمر منه القناة المذكورة لكى تحقق أو تحصل ، مباشرة أو غير مباشرة ، لمواطنيها أو رعاياها ، على أية حقوق أو فوائد تتعلق بالتجارة أو الملاحة خلال القناة المذكورة

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٦ .

لا تمنح بنفس الشروط لمواطنى أو رعايا الأخرى » (١) .

هذه مادة مفصلة تفصيلا دقيقاً لا يدع مجالا إلى مزيد من البيان . ومن ثنايا نصها ، الذى حوى كلمات وعبارات وافتراضات واحتمالات ، متقاربة أو مترادفة فى المعنى ، نتبين أن كلا من الدولتين كانت تخشى كثيراً انفراد الأخرى دونها بنفوذ ، مهما كان كمه أو كيفه ، على القناة المستقبلة فأرادت تفادى ذلك بهذا النص المفصل .

وقررت المادة الثانية من معاهدة ١٨٥٠ أن « سفن الولايات المتحدة أو بريطانيا العظمى التى تعبر القناة المذكورة فى حالة الحرب بين الطرفين المتعاقدين تعفى من الحصر أو الحجز أو القبض بواسطة أى واحدة من الدولتين المتحاربتين ، ويمتد هذا الإعفاء بعد مدخلى القناة المذكورة للمسافة التى يرى من المناسب تقريرها » (٢) .

وترمى هذه المادة لعلاج مركز سفن الدولتين فى منطقة القناة ، فى حالة نشوب حرب بينهما ، فلا يكون لواحدة منهما فى هذه الحالة أن ترتكب مع سفن الأخرى أى إجراء عدائى بمنطقة القناة أو تخومها .

وقالت المادة الخامسة : « وغير هذا يلتزم الطرفان المتعاقدان بحماية القناة المذكورة عند تمامها من القطع والاستيلاء والاعتداء ، وأن يضمنا حيادها حتى تظل مفتوحة وحرة للأبد ، وتأمين رأس المال الذى يستخدم فيها ....» .

وبهذا الشكل تعالج هذه المادة مسالة ضمان الدولتين المتعاقدتين سلامة القناة وحيادها وحريتها . وهذا يفيد أن القناة التى ستنشأ ستعد ، على الأقل فى نظر

---

(١) نصوص المعاهدة فى مجموعة « Treaties and Acts of Congress Relating to the Panama Canal » ، ص ١٣ وما بعدها .

(٢) فى ٣٠ ابريل سنة ١٨٥٢ نظمت الدولتان النقطة التى بقيت غير محددة فى آخر هذه المادة بتحديد النطاق الذى ينسحب عليه حكمها فى البحر بخمسة وعشرين ميلا بحريا (فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٦ وما بعدها) .

الدولتين المتعاقدتين ، محايدة وحرة على الدوام ، فيكون لجميع الشعوب حق التمتع بحرية المرور بها . وإذا كان مقتضى الحياد حسب القواعد العامة ألا تكون القناة مفتوحة للدول المتحاربة ، إلا أن الدولتين المتعاقدتين ضمنتا لنفسهما هذا الحق تطبيقاً للمادة الثانية التى لاتجيز لواحدة منهما أن تتعرض لسفن الأخرى عند مرورها بها فى حالة الحرب بينهما . ويلاحظ أيضاً أن مبدأ المساواة فى المعاملة لاضمان له فى هذا النص ، ولا يؤمنه تقرير حرية القناة وحيادها إذ يجوز ، رغم وجود هذه الحرية وهذا الحياد ، أن تكون هناك أفضلية فى المعاملة .

والتزمت الدولتان المتعاقدتان بمقتضى المادة السادسة من معاهدة ١٨٥٠ بأن تدعو كل واحدة منهما الدول التى لها معها علاقات سلمية للارتباط معها بالتزامات مماثلة لما أبرماه بينهما حتى تكون الدول الأخرى قد ساهمت فى وضع نظام عام يطبق على قناة ستكون ذات فائدة عامة .

وتقرر المادة الثامنة أن تقبل حكومتا الولايات المتحدة وبريطانيا ، لرغبتهما فى وضع مبدأ عام ، مد حمايتهما لكل وسائل المواصلات ، سواء قناة أو سكة حديد ، يجرى التفكير فيها الآن ويمكن إيجادها بين المحيطين عبر البرزخ الذى يربط أمريكا الشمالية بالجنوبية ، وألا تفرض الجهات التى تنشىء أو تملك وسيلة المواصلات هذه من الشروط على حركة المرور إلا ماتراه الحكومتان المذكورتان عادلا ، وكما أن وسيلة المواصلات هذه ستفتح لرعايا الولايات المتحدة وبريطانيا بشروط متساوية ، فان هذه الشروط نفسها يجب أن يتمتع بها مواطنو ورعايا كل دولة أخرى تقبل أن تضفي على القنوات أو الطرق المذكورة نفس الحماية التى التزمت بها الولايات المتحدة وبريطانيا [١] .

ولما كانت معاهدة ١٨٥٠ لا تلزم قانونا الا عاقديها ، فقد سعى طرفاها ، لهذا

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٤٨ . مجموعة معاهدات قناة بنما Treaties and Acts of Congress Relating to the Panama Canal ص ١٥ .

السبب وتطبيقاً للمادة السادسة منها ، لعقد مثيلات ومتممات لها مع الدول الأخرى.
وبذلت هذه المحاولة مع حكومة نيكارجوا ، التى قد يتم حفر القناة فى أراضيها ،
ووضعت الولايات المتحدة معها اتفاقا فى ١٦ نوفمبر ١٨٥٧ ، عدله آخر فى ٢١ يونية
١٨٦٧ ، يعطى الولايات المتحدة حق عبور القناة على أن تلزم بحمايتها وضمان
حيادها حتى بالقوة إذا طلبت هذا نيكارجوا ، التى احتفظت بكل حقوق السيادة
على القناة المقبلة .

ولنفس الغرض عقدت انجلترا مع نيكارجوا فى ١١ فبراير ١٨٦٠ معاهدة
تجارية تعطى أولاهما حق المرور على كل طرق المواصلات بين الاطلنطى والهادى
الموجودة أو التى توجد فى المستقبل تحت سلطة نيكارجوا ، وفى مقابل ذلك التزمت
انجلترا أن تدافع عن هذه الطرق وتضمن حيادها واستخدامها ، حتى بالالتجاء
للقوات العسكرية إذا أقرت ذلك أو طلبته نيكارجوا .

وحذت الدول الأخرى التى لم تشترك فى معاهدة كليتون بولور سنة ١٨٥٠
حذوها فى اتفاقات وضعتها مع نيكارجوا . فقامت بذلك اسبانيا فى ٢٥ يولية
١٨٥٠ ، وفرنسا وايطاليا ، كل فيما يخصها ، فى ١١ ابريل ١٨٥٩ و٦ مارس ١٨٦٨. (١)

وهناك معاهدتان تؤيدان معاهدة كليتون بولور ، خصوصاً المادة الثامنة منها ،
الأولى فى ١٧ أغسطس ١٨٥٦ بين بريطانيا وهندوراس ، والثانية فى ٤ يولية ١٨٦٤
بين الولايات المتحدة وهندوراس ، على غرار مثيلتيها مع نيكارجوا . (٢)

وبهذه السلسلة من الاتفاقات والمعاهدات اكتسبت أحكام معاهدة كليتون
بولور صفة دولية ولم يعد الأمر قاصراً على الولايات المتحدة وبريطانيا وحدهما .

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٠ .

(٢) دى فليكس ، L'indépendance de L'Egypte et le Régime International du Canal de Suez ، ص ١٢٥ .

(٣) معاهدة هاى — بونسفوت سنة ١٩٠١ :

مقدماتها :

رأت الولايات المتحدة أن معاهدة ١٨٥٠ وضعتها فى مركز مساو لبريطانيا وغيرها من الدول بالنسبة لطريق المواصلات المائى المزمع ايجاده بين المحيطين عبر البرزخ الأمريكي . ولما كان هذا الوضع لم يعد فى نظرها يلائم مركزها ، خصوصاً بعد أن اشتد ساعدها وقويت شوكتها ، ورأته يتنافى مع مبدأ مونرو الذى جعلته من الأسس الهامة لسياستها ، لهذا سعت إلى أن تكون القناة المستقبلة « قناة أمريكية على أرض أمريكية مملوكة للامة الأمريكية » . (١)

وعلى هدى هذا الاتجاه حاولت الولايات المتحدة فى سنة ١٨٨١ أن تحمل انجلترا على تعديل معاهدة كليتون بولور سنة ١٨٥٠ بما يحقق للأولى سياستها ويعطيها الاشراف السياسى على القناة وتحصينها بمقتضى اتفاق مع الدولة التى ستمر القناة على إقليمها . وظلت سياسة الولايات المتحدة بين تساهل وتشدد ، فمرة ينادي ساستها بالغاء معاهدة ١٨٥٠ كلية واخضاع القناة لاشراف أمريكى كامل ، ومرة يعلنون أنها يجب أن تكون لفائدة العالم أجمع وأن تكون بعيدة عن كل نزاع ، إلى أن أوضحت أحداث الحرب بين اسبانيا والولايات المتحدة سنة ١٨٩٨ فائدة القناة محل البحث ، وعادت للظهور بشكل ألزم فكرة وضعها تحت اشراف الولايات المتحدة وصبغها بصبغة أمريكية بحتة . (٢)

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٢ . سيجفريد Suez and Panama ص ٢٢٨ وما بعدها .

جاء في رسالة وجهتها الحكومة الأمريكية لممثلها فى عاصمة كولمبيا مايلى : « إن الرئيس غير راض عن الدخول فى أى ارتباط بشأن الاشتراك فى الاشراف على العمل مع الدول الأخرى وانه يعتبره مشروعا أمريكياويرى وضعه تحت رعاية أمريكا لصالح تجارة العالم أجمع » . وفى ٨ مارس ١٨٨٠ أرسل الرئيس هيز Hayes للبرلمان الأمريكى Congress رسالة يقول فيها « ان سياسة الولايات المتحدة هى أن تكون القناة تحت الاشراف الأمريكى ولا يمكن أن توافق على أن يكون هذا الاشراف لأى دولة أوروبية » .

(٢) جاء فى رسالة الرئيس ماكنلى Mac-kinley فى ٩ ديسمبر ١٨٩٨ انه قد وضح أكثر من أى وقت مضى أن القناة « يجب أن تكون تحت سلطة الحكومة الأمريكية » (فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٧) .

وجرت مفاوضات بين حكومتى لندن وواشنطن ، على أساس مشروع قدمته الولايات المتحدة فى ١١ يناير ١٨٩٩ ، وانتهت هذه المفاوضات بوضع معاهدة فى ٥ فبراير ١٩٠٠ تؤكد مبدأ الحياد الذى وضع فى معاهدة ١٨٥٠ ، على أن يقوم هذا الحياد علي أساس ما قررته معاهدة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس . ولم يوافق مجلس الشيوخ الأمريكى على هذه المعاهدة إلا بتعديلات تفيدالغاء معاهدة ١٨٥٠ صراحة وعدم تطبيق القواعد الخاصة بقناة السويس فى الحالة التى تجد الولايات المتحدة نفسها مضطرة لأن تتخذ بقواتها تدابير الدفاع عن إقليمها و إقرار النظام العام بها ، واستبعاد مبدأ الضمان الدولى لحياد القناة . ولم تقبل بريطانيا هذه التعديلات .

وأخيراً قدمت الولايات المتحدة مشروعاً جديداً استؤنفت بعده المفاوضات التى توصل فى نهايتها هاى Hay ، الوزير الأمريكي ، و بونسفوت Pauncefote ، ممثل انجلترا بواشنطن ، من وضع معاهدة فى ١٨ نوفمبر ١٩٠١ قبلتها الدولتان .[1]

أحكامها[2] :

جاءت معاهدة ١٩٠١ مفصلة فى أحكامها . و بينت مقدمتها رغبة الدولتين فى تسهيل انشاء قناة بين المحيطين ، وابعاد ما قد يعوق هذا الغرض من معاهدة ١٨٥٠ ، مع عدم المساس بمبدأ « الحياد العام » الذى وضعت أسسه المادة الثامنة من هذه المعاهدة الأخيرة . وهذا معناه أن ما قررته هذه المادة لم تستبعده معاهدة ١٩٠١ الحالية و بقى محترما حتى بعد الغاء معاهدة ١٨٥٠ .

و يلاحظ على هذه المقدمة أنها وصفت مضمون المادة الثامنة المذكورة بالحياد

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٥ وما بعدها . ابريبا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٣٠ وما بعدها .

(٢) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ١٦ . فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٨ . ابريبا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٣٣ وما بعدها . ارياس Arias ، The Panama Canal ص ١٠٩ وما بعدها .

ولكن هذه الصفة لا يسهل استخلاصها بهذا الشكل إلا إذا نظرنا لأحكام المادة الثامنة مقرونة بغيرها من أحكام المواد الواردة معها فى نفس معاهدة ١٨٥٠ .

وعلى أى حال يستخلص من هذا أن معاهدة ١٩٠١ قررت احترام نوع الحياد الذى قررته للقناة معاهدة ١٨٥٠ . ولا يغير من هذه النتيجة قول مادتها الأولى « اتفق الطرفان المتعاقدان على أن المعاهدة الحالية تحل محل اتفاقية ١٩ ابريل ١٨٥٠ » إذ من ربط حكم هذه المادة بما قررته المقدمة نتبين أن معاهدة ١٩٠١ لم تلغ ما يتعلق بالحياد أو المركز الدولى للقناة من مبادىء معاهدة ١٨٥٠ .

وقررت المادة الثانية من معاهدة ١٩٠١ أن يكون للولايات المتحدة حق انشاء القناة وإدارتها واستغلالها وتحقيق الأمن بطول مجراها . وتفيد هذه المادة مجرد تسليم بريطانيا بأن يكون للولايات المتحدة هذا الحق ، ولكن لا يترتب عليها اعطاء الحق المذكور لهذه الأخيرة لأن هذا أمر تبت فيه معها الدولة أو الحكومة التى ستشق القناة على أراضيها .

وأوردت المعاهدة مادة هامة فى تنظيم المرور بالقناة من الناحية الدولية ، وهى المادة الثالثة التى تقول :

« توافق الولايات المتحدة ، كأساس لحياد القناة المذكورة ، على القواعد الآتية ، التى كانت جوهر اتفاقية الآستانة الموقع عليها فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الخاصة بحرية الملاحة فى قناة السويس ، وهى : (١) تكون القناة حرة ومفتوحة للسفن التجارية والحربية التابعة لجميع الشعوب التى تحترم هذه القواعد على وجه المساواة التامة حتى لا يكون هناك تمييز ضد أى دولة أو مواطنيها أو رعاياها فيما يتعلق بشروط ورسوم المرور ، أو غير هذا ، وتكون شروط المرور ورسومه مشروعة وعادلة . (٢) لا يجوز توقيع الحصر على القناة أبداً ، ولا يباشر داخلها أى حق من حقوق الحرب ، ولا يرتكب بها أى عمل عدائى ، ومع هذا يكون للولايات المتحدة حرية الاحتفاظ ببوليس حربى بطول القناة بمقدار

ما تستدعيه ضرورة حمايتها ضد الاعتداء ومخالفة النظام . (٣) لا تتمون السفن الحربية التابعة لمحاربين ولا تأخذ أى امداد داخل القناة إلا بالمقدار الضرورى جداً ، ويتم عبور هذه السفن للقناة فى أقصر مدة ممكنة تطبيقاً للوائح المعمول بها ، ويكون التوقف فقط نتيجة ضرورات الخدمة ، وتخضع الغنائم فى كل الحالات لنفس القواعد التى تخضع لها السفن الحربية للمحاربين . (٤) لا يجوز للمحاربين شحن أو انزال قوات أو ذخائر أو مواد حربية داخل القناة ، إلا فى حالة حدوث طارىء للمرور ، وفى مثل هذه الحالة يستأنف العبور فى أقرب مدة ممكنة . (٥) تطبق بنود هذه المادة على المياه المتاخمة للقناة لمسافة ثلاثة أميال بحرية من كلا الطرفين ، ولا يجوز أن تمكث السفن الحربية التابعة للمحاربين بداخل هذه المياه لمدة أطول من ٢٤ ساعة فى وقت واحد ، إلا فى حالة الطارىء ، وفى هذه الحالة تبحر فى أقرب وقت ممكن ، ولكن لا يجوز أن تسافر سفينة حربية تابعةلأحد المتحاربين إلا بعد مرور ٢٤ساعة من سفر سفينةحربية تابعةللمحارب الآخر . (٦) الغراس والمنشآت والمبانى وجميع الأعمال اللازمة لانشاء القناة أو صيانتها أو استخدامها تعد جزءاً داخلا فى نطاق اغراض هذه المعاهدة ، وتتمتع فى وقت الحرب كما فى وقت السلم بحصانة تامة ضد الاعتداء عليها أو الاضرار بها من جانب المحاربين ، وضد الأعمال التى ترتكب لاضعاف الفائدة منها كجزء من القناة » . (١)

بعد هذه المادة أرادت الدولتان ألا يتأثر النظام الذى وضعته المعاهدة بأى تغيير قد يطرأ على السيادة على المنطقة التى تشق عليها القناة ، فجاءت المادة الرابعة تقول : « من المتفق عليه أن أى تغيير فى السيادة الإقليمية أو فى العلاقات الدولية للإقليم أو الأقاليم التي تعبرها القناة المذكورة سابقاً لا يؤثر فى المبدأ العام للحياد

(١) سنرى فى المبحث الثانى مدى اتفاق هذه البنود حقيقة مع مبادىء معاهدة ١٨٨٨ .

أو التزام الطرفين المتعاقدين بمقتضى المعاهدة الحالية » . وهنا أيضاً قررت هذه المادة سريان مبدأ الحياد على القناة .

(٤) معاهدة هاى - فاريلا سنة ١٩٠٣ :

مقدمات :

لم تكن هذه المعاهدة وليدة يومها وسنتها بل هى نتيجة محاولات عديدة ، مختلفة الشكل متفقة الموضوع ، مدارها الوصول لمعاهدة بين الدولة التى يحتمل أن تحفر القناة بأرضها والدولة أو الدول التى يهمها الأمر أكثر من غيرها ، وهى على الخصوص الولايات المتحدة التي أردفت جهودها مع الدول الأوربية ، خصوصاً بريطانيا ، لتسوية مركز القناة المستقبلة بجهود بذلتها فى ظروف وأوقات متعددة مع الدولة أو الدول التى يحتمل أن تمر القناة من أراضيها ، وهى الدول التى لها السلطة أو السيادة على مناطق البرزخ الأمريكي ، وأهمها كولمبيا ، التى كان يتبعها إقليم بنما ، ونيكارجوا . وكان قصد الولايات المتحدة من هذه الجهود تنظيم التدابير التى تؤدى لتنفيذ المشروع ، ثم إدارته واستغلاله بما يضمن لها ولدول أمريكا عموما حماية مصالحها إلى جانب خدمة تجارة العالم أجمع .

وقد رأينا المعاهدة التى عقدتها الولايات المتحدة مع جرينادا الجديدة أو كولمبيا سنة ١٨٤٦ لعشرين عاما . وبعدها وضعت حكومة الولايات المتحدة فى ١٤ يناير ١٨٦٩ مشروع معاهدة مع حكومة كولمبيا يعطى الأولى حق إنشاء قناة عبر اقليم بنما والإشراف عليها وإدارتها واستغلالها واستخدام قواتها لحمايتها والدفاع عنها . واحتفظت كولمبيا بسيادتها على القناة وخضوع هذه الأخيرة لمبدأ الحياد . ونصت المادة السابعة على أن تعريفة المكوس والرسوم التى تجبى تقوم على قاعدة « المساواة التامة لجميع الشعوب فى وقت السلم كما فى وقت الحرب » . ونصت المادة التاسعة على أن يسمح بمرور القوات والذخائر والسفن الحربية وقت السلم ، ولكنها « تقفل تماما فى وجه قوات وسفن وعتاد الدول التى تكون فى حالة حرب

مع واحدة أو أكثر من الدول الأخرى » . ونصت المادة الثامنة عشرة على أن تبذل الدول المتعاقدة جهودها للحصول على قبول وضمان الدول الأخرى لشروط الحياد وسيادة كولمبيا . وكان للالتزامات السياسية المذكورة فى مشروع المعاهدة صفة الدوام ، وأعطيت امتيازات الاستغلال للولايات المتحدة لمدة مائة سنة . ولكن هذه المعاهدة فشلت إذ لم يتم التصديق على مشروعها لا من جانب برلمان كولمبيا ولا من جانب برلمان الولايات المتحدة (١) .

بعد هذا بقليل جرت المفاوضات بين نفس الدولتين لوضع معاهدة جديدة . وكانت الولايات المتحدة على ثقة بقوتها بعد حرب الانفصال واتجهت سياستها اتجاهاً قوياً نحو إخضاع القناة للنفوذ الأمريكى الكامل بعد أن كانت تسعى لمجرد الوصول لضمان دولى يجعل الدول الكبرى تضمن حياد الطريق الجديد . وعلى ضوء هذا الاتجاه وضعت حكومتا الولايات المتحدة وكولمبيا فى ٢٦ يناير ١٨٧٠ مشروعاً آخر قررت المادة الحادية عشرة منه أن تكون القناة « مفتوحة لجميع الشعوب ولكل الأعمال المشروعة دون تفرقة » . وأكدت المادة ٢٥ مبدأ الحياد الدائم ، والسعى من جانب الدولتين للحصول على انضمام الدول الأخرى لهذا المبدأ . ولكن المشروع أتى على هذه القواعد باستثناءات أو قيود هامة إذ احتفظت الولايات المتحدة وكولمبيا بالحق فى مرور سفنهما الحربية وقواتهما وعتادهما عبر القناة فى كل وقت ، معفاة من جميع التكاليف والضرائب والرسوم ، بينما تقفل القناة فى وجه « جميع الدول التى تكون فى حالة حرب ضد أى واحدة من الدولتين المتعاقدتين » وألا تعبر القناة أية قوات مسلحة إلا قوات الولايات المتحدة وكولمبيا وكذلك السفن الحربية التابعة للدول التى فى حالة سلم مع الدولتين الموقعتين . ولم يصدق برلمان كولمبيا على هذه المعاهدة إلا بشرط إدخال تعديلات خاصة على مبدأ حياد القناة ، ورفض مجلس شيوخ الولايات المتحدة تأييد المعاهدة بعد أن

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥١ .

وردت عليها هذه التعديلات ، ووقف الأمر عند هذا الحد [١] .

بعد هذه النتيجة يممت حكومة وشنطن شطر دولة أخرى من دول البرزخ هى نيكارجوا التى فاوضتها هذه الحكومة فى فبراير ١٨٧٧ بعد أن تخلت عن فكرة التسلط التى سادت مفاوضاتها مع كولمبيا ، واقترحت معاهدة قررت مبدأ الحياد المطلق للقناة ، وأن كل دولة تنضم للمعاهدة تتمتع جميع سفنها فى وقت الحرب كما فى وقت السلم بحق المرور عبر القناة و بمزايا المياه المحايدة عند طرفيها . ورفضت حكومة نيكارجوا أن توافق للولايات المتحدة على الامتيازات التى رأتها هذه لازمة لإنشاء القناة ، وقطعت المفاوضات دون أن تؤدى لنتيجة نهائية [٢] .

ولم تترك المسألة برمتها بين يدى الولايات المتحدة ، بل كانت المحاولات تجرى من جهة أخرى لوضع التدابير اللازمة لتنفيذ المشروع . وقامت بهذه المحاولات هيئة من رجال فرنسا بزعامة دلسبس ، وقام عنها مندوبان فرنسيان بدراسة المشروع على الطبيعة وأيدا فكرة حفر القناة عبر اقليم بنما . وأصدرت كولمبيا فى ١٨ مايو ١٨٧٨ لهذين المندوبين قانونا يعطيهما امتياز حفر القناة على إقليمها . وقالت المادة الخامسة من هذا القانون « تقرر حكومة جمهورية كولمبيا أن تكون موانى طرفى القناة ومياهها من هذا البحر للآخر محايدة ، وكنتيجة لهذا لا ينقطع عبور القناة فى حالة الحرب بين الدول الأخرى ، وللسفن التجارية والأشخاص التابعين لجميع شعوب العالم حق دخول الموانى المذكورة دون مضايقة أو حجز . وبصفة عامة يكون لكل سفينة حق المرور بحرية دون أى تفرقة أو حرمان أو تفضيل لجنسيات أو أشخاص ، بشرط دفع الرسوم واحترام اللوائح التى تضعها الشركة صاحبة الامتياز لاستخدام القناة المذكورة وملحقاتها . ويستثنى من هذا الحق

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٥٢ .

(٢) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٥٣ .

القوات الأجنبية فهى لا تمر إلا بتصريح البرلمان (الكولمبى) ، وكذلك تستثنى سفن الأمم التى تكون فى حالة حرب مع كولمبيا ولا تكون قد اكتسبت حق المرور الدائم بمعاهدات عامة ضمنت سيادة كولمبيا على برزخ بنما والاقليم الذى ستشق عليه القناة ، وحصانة وحياد نفس القناة وموانيها وخلجانها وملحقاتها وكذلك ما يتعلق بالبحر المتاخم لها » . وقالت المادة السادسة « تحتفظ كولمبيا بحق مرور سفنها الحربية وقواتها وعتادها الحربى بالقناة فى كل وقت ودون دفع أى شىء . وتمنع من المرور بالقناة بتاتا السفن الحربية التابعة لدول فى حالة حرب مع دولة أودول أخرى ، ولاتكون قد اكتسبت بمعاهدة عامة سابقة مع حكومة كولمبيا الحق فى عبور القناة فى كل وقت(١) » .

وشرع دلسبس فعلا فى تنفيذ المشروع على أساس الامتياز الذى تضمنه هذا القانون . واعترضت الولايات المتحدة على هذا كله ، وأخطرت كولمبيا بأنه تطبيقا للمادة ٣٥ من معاهدة ١٢ ديسمبر ١٨٤٦ لا يجوز لكولمبيا أن تعطى أو تغير الامتيازات الخاصة بالقناة دون موافقة الولايات المتحدة(٢) .

وفى نفس الوقت حضرت حكومة الولايات المتحدة فى ١٧ فبراير ١٨٨١ مع ممثل كولمبيا ، تطبيقا للمادة ٣٥ من معاهدة ١٨٤٦ ، وثيقة فى شكل بروتوكول يعلن أن تكون القناة حرة ومفتوحة لحكومة ولرعايا الولايات المتحدة و كولمبيا ، عدا حالة الحرب بين الدولتين ، وانه فى وقت السلم ليس للسفن الحربية التابعة للدول الأخرى حق استخدام القناة ، ولكن للدولتين فقط أن تسمحا بالاستخدام البرىء بشرط مراعاة النظم والقيود التى يضعانها ، وأن يكون للولايات المتحدة حق احتلال بعض نقط البرزخ بالتعاون مع قوات كولمبيا . ولم يدخل هذا

---

(١) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٥٤ .

(٢) يلاحظ أن معاهدة ١٨٤٦ التى تحتج بها الولايات المتحدة سنة ١٨٧٨ مدتها عشرون عاما فقط .

« البروتوكول » دور التنفيذ لأن حكومة كولمبيا لم تؤيده[1] .

ظلت المسألة بغير حل إلى أن تمكن هاى ، عن الولايات المتحدة ، وهيران Herran ، عن كولمبيا ، من وضع مشروع معاهدة بواشنطن في ٢٢ يناير ١٩٠٣ ، حصلت الولايات المتحدة فيها على حق إنشاء قناة فى منطقة عرضها ستة أميال تبقى تحت سيادة كولمبيا ، وتضمن حيادها الولايات المتحدة التي يكون لها حق التدخل لضمان سلامتها إذا لم تتمكن كولمبيا من ذلك ، ويكون الولايات المتحدة أيضا امتياز استغلال هذه القناة لمدة مائة عام تتجدد برغبتها . وصدق على هذا المشروع بواشنطن فى ١٧ مارس التالى ، ولكن البرلمان الكولمبي رفض تأييده فى أغسطس من نفس العام بسبب ضآلة التعويض المالى الذى ستحصل عليه كولمبيا[2] .

حدث بعد هذا الرفض أن ثارت مقاطعة بنما فى ٣ نوفمبر ١٩٠٣ ، وانفصلت عن كولمبيا وأعلنت نفسها جمهورية مستقلة ، فتلقفت حكومة واشنطن هذه الفرصة وأسرعت بالاعتراف بهذه الجمهورية الجديدة ، ودخلت فورا فى محادثات خاصة بمسألة القناة مع ممثلها بونو فاريلا Bunau-Varrilla ، الذى وقع فى نهايتها مع هاى ، وزير خارجية الولايات المتحدة ، معاهدة فى ١٨ نوفمبر ١٩٠٣ ، اعتمدتها الدولتان [3] .

أحكام المعاهدة :

بعد أن أصبحت معاهدة هاى فاريلا سنة ١٩٠٣ نافذة المفعول يهمنا أن نبين بشيء من التفصيل الأحكام الأساسية التى تضمنتها هذه المعاهدة مما يمس

---

(١) فوشي ، المرجع السابق ، ص ٣٥٣ ومابعدها . ابريا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٢٤ وما بعدها .

(٢) فوشي ، المرجع السابق ، ص ٣٦٠ . ملر International Law ، Moller ص ١٢٢ . ماتيوز American Foreign Relations ، Mathews ، ص ١٢٤ .

(٣) فوشي ، المرجع السابق ، ص ٣٦١ .

المركز الدولى لقناة بنما ، كما يلى :

يتضح من المواد الأولى والثانية والثالثة والخامسة من هـــذه المعاهدة أن جمهورية بنما أعطت الولايات المتحدة بصفة أبدية حق انشاء واستغلال قناة تربط المحيطين الأطلنطى والهادى ، واستخدام واحتلال منطقة عرضها عشرة أميال فى اليابسة بين المحيطين وتمتد فى مياهها لمسافة ثلاثة أميال بحرية ، وكذلك على كل الجزر الواقعة فى تخوم هذه المنطقة وأربع جزر صغيرة فى خليج بنما ، واحتكار انشاء كل وسائل المواصلات فى هذه المنطقة والاحتفاظ بها . (١)

ونصت المادة التاسعة على موافقة الولايات المتحدة و بنما على أن تـكون موانى ومياه مدخلى القناة حرة دائماً بحيث لايجوز أن يفرض على السفن التى تستخدم هذا الطريق من الرسوم إلا ماتعلق منها بهذا الاستخدام أوماتعلق منها بغير منطقة القناة من باقى مناطق جمهورية بنما (٢) .

وقالت المادة ١٨ « تـكون القناة ، عندما تنشأ ، ومداخلها ، محايدة للأبد ، وتـكون مفتوحة وفق منطوق البند الأول من المادة الثالثة ، والنصوص الأخرى ، من المعاهدة المبرمة بين حكومتى الولايات المتحدة و بريطانيا العظمى فى ١٨ نوفمبر ١٩٠١ » (٣) .

هذه هى المادة الأساسية لتنظيم المركز الدولى وحق المرور فى معاهدة ١٩٠٣ ، والتى تقرر صراحة أن تـكون القناة محايدة على الدوام ، وأحالت مايتعلق بتنظيم المرور بها على معاهدة ١٩٠١ . وأهم هذه القواعد المحال عليها مانصت عليه المادة الثالثة فى هذه المعاهدة من تطبيق القواعد الأساسية الخاصة بقناة السويس والواردة فى معاهدة ١٨٨٨ على قناة بنما .

وقررت المادة ١٩ ميزة خاصة لدولة بنما بالقول « يكون لحكومة جمهورية

(١) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٦١ .

(٢) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ٢٠ .

(٣) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ٢٢ . فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٦٢ .

بنما الحق فى أن تنقل على القناة سفنها وقواتها وعتادها الحربى فى هذه السفن [١] فى كل الأوقات دون دفع رسوم من أى نوع كان .. » [٢].

وعالجت المادة ٢٣ مسألة الدفاع عن القناة وتحقيق سلامتها وأمنها فقالت « إذا تبين فى أى وقت ضرورة استخدام قوات مسلحة لسلامة وحماية القناة أو السفن التى تستخدمها أو السكك الحديدية والأعمال المساعدة ، يكون للولايات المتحدة الحق ، فى كل وقت وحسب ماتراه ، فى استخدام بوليسها وأرضها وقواتها البحرية أو إقامة تحصينات لهذه الأغراض » [٣].

وأباحت المادة ٢٥ للولايات المتحدة أن تشترى أو تستأجر من أراضى بنما مايلزم لإنشاء محطات بحرية للتمكن من « تنفيذ التزامات هذا الاتفاق على أحسن وجه وحماية القناة بشكل فعال وتأمين حيادها » [٤].

والتزمت الولايات المتحدة فى مقابل هذا كله أن تضمن استقلال جمهورية بنما مع دفع تعويض مالى وجعل سنوى .

تعـديلات واتفاقات ملحقة :

تعد نصوص معاهدة ١٩٠٣ من الأسس الهامة التى ينهض عليها مركز قناة بنما . وقد ألحقت هذه المعاهدة فيما بعد بعدة قوانين ومواثيق تعدل أحكامها أو تتممها أو تسوى ماترتب عليها وعلى موقف موقعيها .

وأول ما يواجهنا من هذه الناحية موقف كولمبيا التى احتجت على انفصال بنما عنها ومسارعة الولايات المتحدة للاعتراف بهذا الانفصال وعقد معاهدة مع الحكومة الجديدة . وكان يهم الولايات المتحدة ألا يستمر هذا الموقف فاقترحت فى سنة ١٩٠٩

(١) تفيد عبارة « فى هذه السفن » أن ما يعفى من الرسوم من قوات وعتاد بنما هو ما ينقل على سفنها .

(٢) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ٢٢ .

(٣) مجموعة معاهدات قناة بنما ، ص ٢٤ . ارياس The Panama Canal ص ١٤٠.

(٤) فوشى ، المرجع السابق ، ص ٣٦١ . ارياس ، قناة بنما ، ص ١١٦ .

اتفاقا تحصل بمقتضاه كولمبيا على تعويض نظير قبولها الوضع الجديد ، ولكن هذه الأخيرة لم تقبل ذلك . وأعيدت الكرة بوضع اتفاق فى ٦ ابريل ١٩١٤ مر بأدوار عديدة حتى تم التصديق عليه فى أول مارس ١٩٢٢ ، وحصلت كولمبيا بمقتضاه على تعويض مالى سخى مع منحها حق المرور بالقناة على وجه المساواة مع الولايات المتحدة ، وبهذا الاتفاق اعترفت بمركز بنما الجديد و بما عقدته من معاهدات خاصة بالقناة ، وترتب على هذا القبول تقوية أثر معاهدة ١٩٠٣ (١).

وفى ٢ سبتمبر ١٩١٤ وقعت الولايات المتحدة مع بنما اتفاقية تحدد منطقة القناة و بيان الأراضى التى تدخل ضمن هذه المنطقة والتى يكون للولايات المتحدة حق الاشراف عليها و إدارتها واحتلالها ، وأن تنشىء بموانيها ماتراه من مراسى وأرصفة . (٢)

وفى ٢٨ يولية ١٩٢٦ تم اتفاق بين الولايات المتحدة وبنما فى شكل تحالف تشتركان بمقتضاه فى الدفاع عن القناة (٣) .

و بعد هذه السنين بدأت الولايات المتحدة فى تعديل سياستها تعديلا جوهريا خصوصا بعد تولى فرانكلن روزفلت رياستها . ورأت حكومة واشنطن أن تبنى سياستها على أساس حسن الجوار وان تزيد من تضامن الدول الأمريكية كلها . وشملت هذه السياسة العامة علاقات الولايات المتحدة مع جمهورية بنما ،خصوصا ما تعلق منها بمنطقة القناة ، فوضعت الدولتان فى سنة ١٩٣٦ معاهدة جديدة جاءت ببعض التعديلات على أحكام معاهدة ١٩٠٣ وما تبعها إذ قررت قيام محالفة عامة بين الدولتين بدل الضمان السابق للاستقلال ، وقيدت حق

---

(١) سيجفريد Suez and Panama ص ٣٢٩ ومابعدها . ملر International Law ص ٢٢٣ .

(٢) محمود غنام ، المعاهدة المصرية الانجليزية ، ص ٢٥٤ . فوشى ، المرجع السابق ، ص ٦٣ ٣ .

(٣) جيبال Peut on fermer le Canal de Suez ? ص ١٠٦ . ملر ، القانون الدولى ، ص ٢٢٣ .

الولايات المتحدة بخصوص الحصول على أراضى تابعة لجمهورية بنما إذ حتمت ضرورة موافقة هذه الأخيرة مقدما بعد أن كان للأولى أن تحصل على ما تريد وتخطر بنما مجرد اخطار . ولما كانت هذه المعاهدة قد حدّت من ميزات الولايات المتحدة التى سبق أن حصلت عليها فى معاهدة ١٩٠٢ وغيرها من الاتفاقات اللاحقة ، فقد تردد مجلس الشيوخ الأمريكى فى الموافقة عليها ولم يقرها إلا فى ٢٧ يولية ١٩٣٩ . (١)

وللآن لا يوجد ميثاق آخر يعدل أسس المركز الدولى لقناة بنما الذى تضمنته المعاهدات والاتفاقات السابقة .

المطلب الثانى — سير الأمور بالقناة بعد افتتاحها

علمنا أن قناة بنما فتحت فى ١٥ أغسطس ١٩١٤ ، ويهمنا أن نلقى نظرة على سير الأمور وحركة المرور بها من الناحية الفعلية ، وما طرأ على هذه الناحية من أحداث ، خصوصاً إبان الحربين الكبرى والعالمية :

سار العمل بالقناة بمجرد فتحها وفق القانون الذى أصدرته الولايات المتحدة فى ١٢ أغسطس ١٩١٢ لتنظيم إدارتها . (٢) واستهلت عهدها والحرب الكبرى ناشبة فى بدايتها بأوربا . وكان من الطبيعى أن تؤثر هذه الحرب فى حركة المرور بها . ولم تكن الولايات المتحدة قد اشتركت فى الصراع فى سنيه الأولى ، ولكنها رأت أن تحتاط للأمر بمناسبة الظروف الحربية فوقعت مع جمهورية بنما «بروتوكولا» فى ١٩ أكتوبر ١٩١٤ ينظم مسألة ايواء سفن المحاربين داخل القناة . وبمقتضى اعلان صدر فى ١٣ نوفمبر ١٩١٤ سمح بالمرور صراحة للسفن الحربية للمحاربين وألا يعترض أى قيد مرور السفن التجارية التى تحمل مهربات حربية

---

(١) سيجفريد ، Suez and Panama ، ص ٣٢٩ و ٣٧٧ . مقال راءوند عن الدردنيل وبنما (نقلته جريدة المصرى عن صحيفة انجليزية فى ٢٦ أكتوبر ١٩٤٦) .

(٢) سيجفريد ، Suez and Panama ، ص ٣١٩ .

فى ٢٤ يونية ١٩٠٤ أعلن رئيس الولايات المتحدة أن قناة بنما تكون مفتوحة لتجارة جميع الأمم الصديقة ، وفى ٩ يولية ١٩١٤ أصدرت هذه الدولة لائحة العمل والملاحة بالقناة ونحوها .

مهما كانت جنسيتها ، وغير هذا من القواعد الخاصة باستخدام المحار بين للقناة .

حدث بعد هذا أن اشتركت الولايات المتحدة سنة ١٩١٧ فى الحرب الكبرى إلى جانب بريطانيا وحلفائها . واقتضى هذا الموقف الجديد اتخاذ ما يناسبه بالقناة فصدر من جانب الولايات المتحدة اعلان ٢٣ مايو ١٩١٧ الذى وضع التدابير اللازمة لضمان سلامتها والاحتفاظ بها مفتوحة . ومن هذه التدابير تحريم المرور على السفن العامة والخاصة المملوكة للعدو أو حلفائه . وفى ١٥ يونية ١٩١٧ أصدرت الولايات المتحدة قانوناً يعطى حاكم القناة سلطة تنظيم حركة السفن فى مياهها .(١)

هذا هو مجمل الحال أثناء الحرب الكبرى .(٢) وبعدها عادت الأمور إلى سيرها الطبيعى بالقناة إلى أن جاءت الحرب العالمية التى شبت سنة ١٩٣٩ ودخلتها الولايات المتحدة فى أواخر سنة ١٩٤١ ، وبدخولها الحرب اتخذت فى منطقة القناة سائر التدابير التى تكفل الدفاع عن هذا الشريان الحيوى وصيانة مصالحها ومساعدتها على بلوغ النصر وقهر العدو . وكان من هذه التدابير انشاء واحتلال قواعد حربية عديدة بمناطق جمهورية بنما بموافقة هذه الأخيرة .(٣)

ومن هذا العرض نتبين بوضوح أن حركة المرور بقناة بنما تسير من الناحية العملية فى الاتجاه الذى تمليه مصالح الولايات المتحدة وأهدافها حتى يمكن القول إن سلطان هذه الدولة على هذا الطريق لا يفترق كثيراً عن سلطانها على أى جزء من أراضيها ، وكانت الصفة الدولية لهذه القناة تتقلص لحد كبير إبان الحروب التى تشترك فيها الولايات المتحدة .

المبحث الثانى

مقارنة مع مركز قناة السويس

استعرضنا فى المبحث السابق سائر العناصر التى تحكم المركز الدولى لقناة

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٦٥ .

(٢) فى سنة ١٩١٥ تعطلت الملاحة بالقناة لسبعة أشهر بسبب تصدع حصل بها (سيجفريد ، المرجع السابق ، ص ٣٤٠) .

(٣) مقال راعوند عن الدردنيل وبنما (جريدة المصرى فى ٢٦ أكتوبر ١٩٤٦) .

بنما من مواثيق وغيرها . و إلى جانب ما درسناه تفصيلا عن قناة السويس نود فى هذا المبحث أن نعقد مقارنة قريبة تشمل سائر النقط الرئيسية التى تحيط بالقناتين وتكييف مركزهما ووضعهما فى القانون الدولى ، فنوضح أوجه الشبه والخلاف بين الحالتين فى كل من هذه النقط كما يلى :

(١) ناحية تنفيذ المشروع :

قامت بحفر قناة السويس شركة خاصة حصلت على امتياز الحفر من حكومة الإقليم ، وتكونت بروؤس أموال ساهمت فيها حكومة مصر وهيئات وأفراد من دول عديدة أهمها فرنسا . ولتغطية هذه الأموال وضمان أرباح معقولة لها فرضت رسوم خاصة على مرور السفن و البضائع والمسافرين بهذه القناة ، وفرض لمصر نصيب من أرباح الشركة .

أما قناة بنما فقد قامت بتنفيذ مشروعها دولة معينة هى الولايات المتحدة ، التى صرحت لها بهذا حكومة بنما ، ودون أن تشرك معها رؤوس أموال خاصة لا من جانب رعاياها ولا من الغير ، وفرضت على حركة الملاحة بالقناة رسوم مرور تحصلها وتعطى جمهورية بنما جعلا سنويا معينا .

(٢) الملكية والسيادة :

الملكية والسيادة على كل من القناتين ترجعان أساساً للدولة صاحبة الإقليم . ولكن هناك خلافا جوهريا فى الحالتين ، ففى حالة قناة السويس لا تشوب ملكية الدولة صاحبة الإقليم وسيادتها عليها شائبة وتملكهما اسماً وفعلا ولا تشاركها فيهما أى دولة ، ولكن فى حالة قناة بنما تملك جمهورية بنما عليها الملكية والسيادة اسماً بل قد تصل الحالة إلى أقل من ملكية وسيادة اسمية إذ أن سلطة الولايات المتحدة على هذه القناة تطغى على ملكية وسيادة الدولة صاحبة الإقليم لأن بنما أعطتها لمدة غير محدودة حق الاستيلاء على منطقة القناة واحتلالها و إدارتها بالشكل الذى تراه بل إن الولايات المتحدة تباشر فعلا على هذه المنطقة كل ما تتمتع به الدول

على صميم أقاليمها ، وقد تجردت بنما من كل سلطة على هذه المنطقة ولم يعد لها غـير مبلغ تتقاضاه ، وهذه سلطة قانونية واسعة تملكها الولايات المتحدة تطبيقاً للمواثيق التى بينها و بين جمهورية بنما .

(٣) إدارة منطقتى القناتين :

تقتسم هذه الادارة بمنطقة قناة السويس شركة القناة ومصر ، فالشركة تتولى تنظيم حركة المرور وجباية الرسوم والصيانة المادية للقناة و إقامة المنشآت الخاصة بها ، وتتولى مصر ماعدا هذا من الاختصاصات كتنظيم أمور السكان جميعهم بهذه المنطقة بصفة عامة من تعليم وقضاء وأمن ومواصلات وغير هذا مما تباشره على أى جزء آخر من أقاليمها . و بعد انتهاء مدة امتياز الشركة سنة ١٩٦٨ ستؤول اختصاصاتها جميعها للحكومة المصرية التى تتولاها حينـــذاك إلى جانب سلطاتها الحالية .

ولـكن فى منطقة قناة بنما تتولى هـذه الأمور كلها إدارة تابعة لحكومة واشنطن رأساً ، فهى التى تشرف على حركة الملاحة وتنظيم مرور السفن بالقناة وتجبى الرسوم وتقوم بأعمال الصيانة وتقيم المنشآت اللازمة وتدبر أمور السكان من جميع النواحى . وتعتبر إدارة قناة بنما فى الحقيقة حكومة مصغرة داخل نطاق حكومة الولايات المتحدة .

(٤) دولية القناتين :

فتحت قناة السويس سنة ١٨٦٩ ولم ينظم مركزها الدولى إلا عام ١٨٨٨ . وقبل هذا لم تـكن هناك مواثيق يستند إليها مركز هذه القناة غير عقود الامتياز التى أصدرها والى مصر وفرمان السلطان العثمانى الذى أيد به هـذه العقود . ولما ظهر مدى أهمية هذه القناة للتجارة العالمية تدخلت الدول لتنظيم مركزها و وضعت معاهدة ١٨٨٨ التى وقعتها تسع دول ، منها كل الدول الأوربية الـكبرى والدولة صاحبة السيادة على القناة ، وقبلتها الدول الأخرى ضمناً ، وأصبحت الأساس الذى

يستند اليه مركز قناة السويس . وبهذا التنظيم الذى اشتركت فيه وأقرته جمهرة الدول اكتسبت هذه القناة صفة دولية حقيقية إلى جانب كونها جزءاً من أراضى مصر .

وإذا التفتنا إلى قناة بنما ماذا نجد عن دوليتها ؟ لا نجد غير معاهدتين ثنائيتين أساسيتين ، واحدة بين الولايات المتحدة وبريطانيا سنة ١٩٠١ ، والثانية بين الولايات المتحدة وجمهورية بنما سنة ١٩٠٣ . هذه الدول الثلاث هى وحدها التى اشتركت فى تنظيم مركز قناة بنما تنظيما تعاهديا نافذاً . ولا يمكن القول إن ثلاث دول مهما كان مركزها فى العائلة الدولية يمكنها وضع نظام يكتسب صفة دولية تامة لمجرد اشتراكها فى وضع هذا النظام . ولكن الحقيقة أن المعاهدتين الثنائيتين اللتين وضعتهما هذه الدول قررت بعض القواعد التى استهدفت تمكين سائر الدول من الانتفاع بقناة بنما وتنظيم مركزها الدولى ، ومن كر السنين واستفادة الدول من هذه القواعد فعلا ، حتى وإن كانت لم تشترك فى معاهدتى ١٩٠١ و ١٩٠٣ ، يمكن القول إن قناة بنما قد اكتسبت صفة دولية ، وإن كان بدرجة أقل وضوحا من الصفة الدولية لقناة السويس .

(٥) مبدأ الحياد :

فكرة الحياد بالمعنى المفهوم فى القانون الدولى غير مطبقة على قناة السويس ، ولم تذكرها نصوص معاهدة ١٨٨٨ التى نظمت المركز الدولى لهذه القناة . وقد أغنانا اغفال ذكر مبدأ الحياد فى هذه المعاهدة عن بحث التفريعات المترتبة عليه ، واستغنت المعاهدة عن هذا بتقرير نظام خاص مباشر يقوم على أساس حرية المرور الدائمة للجميع .

ولكن إذا انتقلنا لقناة بنما نجد أن مبدأ الحياد ، الذى تحاشى ذكره واضعو معاهدة قناة السويس ، قد ذكر مراراً فى المعاهدات الخاصة بها ، واعتبره واضعو هذه المعاهدات أساساً من الأسس الهامة لتنظيم مركز هذه القناة ، فقد

قررته معاهدة ١٨٥٠ والمعاهـدات التى جاءت على نمطها ومؤيدة لها ، وجاءت معاهدة ١٩٠١ التى حلت محلها وحرصت مقدمتها على أن تقرر عدم المساس بمبدأ الحياد الذى قررته معاهدة ١٨٥٠ ، وقررت مادتها الثالثة بعض القواعد الخاصة المستمدة من قناة السويس ، وذكرت صراحة أن هذه القواعد الغرض منها المحافظة على حياد القناة ، وقررت المـادة الرابعة أن أى تغيير فى السيادة على الإقليم أو الأقاليم التى تعبرها القناة يجب ألا يؤثر على مبدأ حياد هذا الطريق . وقررت معاهدة ١٩٠٣ فى المـادة ١٨ منها أن تـكون القناة ومداخلها « محايدة للأبد » .

من هذا كله يتضح أن الولايات المتحـدة و بريطانيا و بنما ، وهى الدول التى تولت وضع المعاهدات الخاصة بقناة بنما ، حرصت جميعها على إبراز فـكرة الحياد واسباغها على هذه القناة . وقالت هذه المعاهدات إن القناة تـكون محايدة ولـكنها سكتت عن بيان نوع هذا الحياد وكيفية تطبيقه ، وما إذا كانت القناة تقفـل فى وجه الدول المحاربة عموما باعتبارها ملحقة بالإقليم البرى للدولة التى تتبعها ، أو يصرح للمحاربين بالمرور الهادىء دون ارتـكاب أعمال العدوان وأن تقفل فى وجه الدول التى تـكون فى حالة حرب مع الدولة صاحبة القناة باعتبارها ملحقة بالإقليم البحرى لهذه الدولة ، وغير هذا مما تشعب أمره فى القانون الدولى .

ولـكن من مجموع النصوص والظروف التى أحاطت عقد هذه المعاهدات نستشف المقصود من هـذا الحياد وهو ألا تـكون القناة حكراً لدولة بمفردها بل تـكون مفتوحة للجميع على أساس القواعد الجوهرية الواردة فى معاهدة قناة السويس .

(٦) حرية المرور :

تقرر المادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ بأوسع عبارة أن تـكون قناة السويس حرة ومفتوحة دائماً ، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم ، لجميع السفن التجارية والحربية التابعة لجميع الدول دون أى تمييز .

وكانت هذه الفكرة ضمن ما استعارته معاهدة ١٩٠١ من معاهدة ١٨٨٨ لتطبيقه على قناة بنما فقرر البند الأول من المادة الثالثة منها أن تكون هذه القناة حرة ومفتوحة للسفن التجارية والحربية التابعة لجميع الشعوب التى تحترم القواعد التى قررتها المعاهدة . وأيدت معاهدة ١٩٠٣ هذا النص إذ قررت المادة ١٨ منها أن تكون القناة مفتوحة تطبيقاً للبنود المنصوص عليها فى المادة الثالثة وغيرها من نصوص معاهدة ١٩٠١ .

ومن هذا يتضح أن قناتى السويس وبنما مفتوحتان قانونا لمرور سفن جميع الدول ، ولا يوجد من القواعد الموضوعة لها ما يفيد حرمان بعض الدول من هذا المرور سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم ، مادامت تحترم هذه القواعد .

(٧) مبدأ المساواة :

كان مبدأ المساواة من الأسس الجوهرية لمعاهدة ١٨٨٨ ، إذ قررت نصوصها ، خصوصاً المادة الأولى منها ، أن تكون قناة السويس مفتوحة لاستخدام جميع الشعوب على وجه المساواة التامة . وحرصت هذه المعاهدة على أن تقرر فى مادتها الثانية عشرة التزام الدول المتعاقدة ، تطبيقاً لمبدأ المساواة ، ألا تحصل واحدة منها أو تسعى للحصول على ميزة خاصة فى أى اتفاق يتصل بالقناة ، أو بمعنى آخر لا يجوز لدولة من هذه الدول أن تحصل مستقبلا فى أى اتفاق على وضع يجعلها فى موقف تفضل به غيرها من الدول بحيث يخل موقفها الجديد بمبدأ المساواة . وإذا كان قد تقرر للدولة صاحبة الإقليم والحكومة المحلية ميزات خاصة فإن هذه الميزات ليست من النوع الذى يهدم مبدأ المساواة بالمعنى الذى تقصده معاهدة ١٨٨٨ لأنها لا تعطى هذه الجهات أفضلية على غيرها فيما يتعلق باستخدام القناة وحق المرور بها ، إذ هى لا تخرج عن كونها إعفاءات استثنائية تبيح لهذه الجهات تخطى بعض أحكام المعاهدة حتى تتمكن من تنفيذ هذه المعاهدة نفسها أو الدفاع عن مصر

وأملاك تركيا شرق البحر الأحمر . وأكدت المعاهدة هذا المعنى بأن قالت فى المادة ١١ إن تخطى هذه الأحكام لا يمتد لدرجة تعطيل حرية المرور التى يجب أن تظل مصونة حتى فى هذه الحالات الاستثنائية .

وبالمثل قررت معاهدة ١٩٠١ فى البند الأول من المادة الثالثة أن تكون قناة بنما مفتوحة للجميع « على وجه المساواة التامة حتى لا يكون هناك تمييز ضد أى دولة أو مواطنيها أو رعاياها فيما يتعلق بشروط ورسوم المرور أو غير ذلك ، وأن تكون شروط المرور ورسومه مشروعة وعادلة » . وقد أيدت هذا النص المادة ١٨ من معاهدة ١٩٠٣ . ولكن الحقيقة أن مبدأ المساواة كما ورد فى المعاهدات الخاصة بقناة بنما ليس مرعياً بالدرجة التى ورد بها فى نصوص معاهدة ١٨٨٨ ، إذ جاءت المادة ١٩ من معاهدة ١٩٠٣ وقررت للجمهورية بنما ميزة خاصة تتعلق برسوم المرور بحيث تعامل سفنها ونقلياتها معاملة خاصة تضعها فى مركز أفضل من سفن ونقليات غيرها من الدول بأن أعطتها الحق فى أن تنقل على القناة سفنها وماتحمله هذه السفن من قوات هذه الدولة وعتادها الحربى فى كل الأوقات « دون دفع رسوم من أى نوع كان» . وهذه الميزة التى تتعلق برسوم المرور لاشك تمس مبدأ المساواة فيما يتعلق بحق المرور ، لأنه لكى يمكن القول بأن هذا المبدأ نافذ تماماً على المرور يجب أن يكون مطبقاً لا على حق المرور وحده بل أيضاً على كل التسهيلات والشروط الخاصة بهذا الحق . ولم يتقرر للدولة صاحبة قناة السويس مثل هذه الميزة التى منحت لجمهورية بنما .

(٨) القواعد الخاصة بسلامة مركز كل قناة :

وضعت معاهدة ١٨٨٨ عدة قواعد الغرض منها ضمان سلامة قناة السويس وصيانة مركزها خصوصاً فى وقت الحرب ، حتى تبقى مفتوحة لمرور الجميع . وقد استعارت معاهدتا ١٩٠١ و ١٩٠٣ أغلب هذه القواعد لتطبيقها على قناة بنما ، وهى تتلخص فى عدم جواز توقيع الحصر على القناة أو مباشرة أى حق حربى أو

ارتكاب أى عمل عدائى داخلها ، وألا تتمون السفن الحربية التابعة المحاربين داخل القناة إلا للحد الضرورى جداً ، وأن يتم عبور هذه السفن للقناة فى أقصر مدة ممكنة طبقاً للوائح المعمول بها ، والا تتوقف إلا لضرورات الخدمة ، وأن تخضع الغنائم بمنطقتها لنفس القواعد الخاصة بالسفن الحربية للمحاربين ، ولا يجوز للمحاربين شحن أو انزال قوات أو ذخائر أو مواد حربية داخل القناة ، ولا تمكث السفن الحربية التابعة للمحاربين داخل مياهها لمدة أطول من ٢٤ ساعة فى وقت واحد إلا فى حالة الطارىء ، وفى هذه الحالة يجب أن تبحر فى أقرب وقت ممكن ، ولا تسافر سفينة حربية تابعة لأحد الطرفين المتحاربين إلا بعد مرور ٢٤ ساعة من سفر سفينة حربية تابعة للطرف الآخر ، وأن تصان جميع ملحقات القناة من غراس ومنشآت ومبانى وغيرها فى وقت الحرب ووقت السلم وتتمتع بنفس الحصانة التى للقناة نفسها . ونص على أن تسرى هذه الحماية على القناة ذاتها وثلاثة أميال بحرية من طرفيها .

هذه هى القواعد المشتركة بين القنانين من هذه الناحية ، ولكن من مقابلة جملة ما أوردته المادة الثالثة من معاهدة ١٩٠١ مع نظائرها فى معاهدة ١٨٨٨ نتبين خلافا بينهما يرجع فى بعض الحالات إلى اغفال واضعى معاهدة ١٩٠١ بعض ما وضع لقناة السويس ، فمثلا يفيد البند الخامس من مادتها الثالثة أن استلزام مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين قاصر على السفن الحربية وحدها فى حين أن الفقرة المقابلة فى المادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ أوسع من هذا إذ تشمل جميع أنواع السفن من حربية وتجارية وتستلزم مرور ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين دون تحديد نوع هذه السفن ، وكذلك لم تنظم معاهدة ١٩٠١ فى بنود مادتها الثالثة مسألة مرابطة السفن الحربية بصفة عامة داخل مياه قناة بنما ولم تهتم إلا بالسفن الحربية للمحاربين وحدهم ، ولكن معاهدة ١٨٨٨ حرمت هذه المرابطة فى مياه قناة السويس بالنسبة للجميع سواء فى الحرب أو السلم ، مع استثناء

بسيط يخول الدول غير المحاربة أن ترابط الواحدة منها بمركبين حربيين على الأكثر فى موانى مدخلى القناة .

وإلى جانب هذا نلمس أن الدقة قد أعوزت النقل من معاهدة ١٨٨٨ إلى المادة الثالثة من معاهدة ١٩٠١ فى بعض نقطها ، فمثلا نص البند الرابع من هذه المادة على أنه « لا يجوز للمحاربين شحن أو انزال قوات أو ذخائر حرب أو مواد حربية داخل القناة ، إلا فى حالة حدوث طارىء للمرور ، وفى مثل هذه الحالة يستأنف العبور فى أقرب مدة ممكنة » وهذا يفيد أنه فى حالة المانع العرضى كانسداد القناة لسبب ما يجوز للمحاربين أن ينزلوا أو يشحنوا داخلها قوات أو ذخائر أو مواد حربية ، هكذا بصفة عامة دون التقيد بحدود الضرورة التى استلزمت هذا الاستثناء ، مع أن المادة الخامسة من معاهدة ١٨٨٨ أجازت هذا الاستثناء فى حالة المانع العرضى فى أضيق نطاق فحرمته بتاتاً داخل القناة وأجازته فى موانى مدخليها وبالنسبة للقوات وحدها أساساً ، على أن تكون مقسمة إلى وحدات لا تتجاوز ألف جندى مع ما يناسب عددهم من المهمات الحربية ، وبهذا تكون معاهدة قناة السويس قد راعت أن هذا الاستثناء تقتضيه الضرورة ويجب أن يكون محدوداً بها ، فقصرته على الجنود أساساً دون مده بصفة مستقلة للذخائر والمواد الحربية التى لا داعى لتوسيع الاستثناء حتى يشملها بهذه الصفة كما فعلت معاهدة ١٩٠١ بخصوص قناة بنما .

وعلى أى حال فان المفهوم أن واضعى معاهدة ١٩٠١ قصدوا بخصوص المسائل التى أدرجوها فى المادة الثالثة منها أن ينقلوا نظائرها فى معاهدة ١٨٨٨ ، ولهذا يجب أن يراعى عند تطبيق هذه القواعد على قناة بنما الاهتداء بما قررته معاهدة قناة السويس بصرف النظر عما يكون قد شاب النقل من قصور أو أعوزه من دقة .

(٩) تنفيذ النظام الموضوع والرقابة عليه :

وكلت معاهدة ١٨٨٨ مهمة تنفيذها أساساً لمصر التى هى الآن صاحبة السيادة على قناة السويس . ونصت على ايجاد رقابة خاصة على هذا التنفيذ يتولاها ممثلو الدول الموقعة عليها المعتمدون بالقاهرة والذين يجتمعون كلما جد ما يهدد القناة لبحث الأمر والتقدم للحكومة المصرية بما يرونه ، ويجتمعون كذلك مرة فى السنة لاستعراض كيفية تنفيذ المعاهدة . هذا ماقررته النصوص ، ولكن هذه الاجتماعات لم تتم أبداً وتعطلت هذه الرقابة تماماً بسبب موقف بريطانيا كما رأينا ، وبقيت الحكومة المصرية تتولى تنفيذ النظام الموضوع للقناة والاشراف عليه فى نفس الوقت .

وبمقتضى المعاهدات الخاصة بقناة بنما تتولى الولايات المتحدة تنفيذ القواعد التى قررتها هذه المعاهدات وتشرف عليها ، ولا توجد جهة أخرى تراقب هذا التنفيذ لا فى النصوص ولا فى الواقع .

(١٠) الدفاع عن القنائين :

نصت معاهدة ١٨٨٨ ، فى مادتها التاسعة ، على أن تتخذ مصر التدابير اللازمة لتنفيذها ، ويتضمن هذا النص مهمة الدفاع عن القناة وسلامتها بابعاد أعمال العدوان عنها ، وهى الأعمال التى حرمت هذه المعاهدة ارتكابها ضد القناة أو فى منطقتها . ونص على أنه إذا أعوزت مصر وسائلها لجأت لتركيا التى تساعدها وتتشاور فى ذلك عند اللزوم مع الدول الموقعة على تصريح لندن سنة ١٨٨٥ . ولما زالت سيادة تركيا عن جميع الأراضى المصرية ومنها قناة السويس وخلفتها مصر فى هذه السيادة تركزت فى يد الحكومة المصرية إلى جانب حقوقها الحقوق التى كانت معطاة للدولة العثمانية ، وبهذا أصبحت مصر من الناحية القانونية تباشر وحدها مهمة الدفاع عن قناة السويس . وللدولة صاحبة الإقليم ، عند اللزوم وبصفة استثنائية ، أن تحشد بمنطقة القناة ما تراه من القوات اللازمة

للدفاع عنها واقامة ما يلزم لهذا الغرض من تحصينات مؤقتة ، على ألا يمس هذا كله حرية المرور بالقناة .

وإذا انتقلنا لحالة قناة بنما رأينا الأمر على خلاف هذا إذ تركز حق الدفاع عن هذه القناة بين يدى الولايات المتحدة ، وتجردت منه تقريباً جمهورية بنما التى تملك السيادة القانونية على هذا الطريق . وتفصيل هذا الأمر أن معاهدة ١٩٠١ التى عقدتها الولايات المتحدة مع بريطانيا قررت فى البند الثانى من مادتها الثالثة أن يكون للولايات المتحدة حرية الاحتفاظ ببوليس حربى بطول القناة بمقدار ما تستدعيه ضرورة حمايتها ضد الاعتداء . أيدت معاهدة ١٩٠٣ ، بين الولايات المتحدة و بنما ، هذا النص فى المادة ١٨ منها ، بل زاد هذا التأييد بأن عالجت المادة ٢٣ منها مسألة الدفاع عن القناة بأن قررت أنه إذا تبين فى أى وقت ضرورة استخدام قوات مسلحة لحماية القناة وصيانتها ، هى وملحقاتها والسفن المارة بها ، كان للولايات المتحدة الحق دائماً فى استخدام بوليسها وقواتها ، و إقامة التحصينات اللازمة لتحقيق هذا الغرض . وبهذا أسندت للولايات المتحدة وحدها مهمة الدفاع عن هذه القناة ، وأصبح لها تبعاً لذلك ، وكما قررت النصوص ، أن تحشد بمنطقة القناة من القوات وإقامة ما تراه من التحصينات اللازمة لهذا الدفاع .

(١١) الأمر الواقع فى القناتين :

بين القانون والواقع هنا بون شاسع . بهذا أنبأتنا الأحداث بصدد قناة السويس ، وبهذا تنبئنا أيضاً لحد ما بصدد قناة بنما . فبريطانيا التى لا تميزها نصوص معاهدة ١٨٨٨ بأى ميزة ، وتضعها فى مركز مساو تماماً لغيرها من الدول بالنسبة لقناة السويس تظهر على مسرح الواقع منفردة بنفوذ فاق ما لغيرها من الدول ، بل فاق ما للدولة صاحبة الاقليم ذاتها على قناتها . وساعدها على التمتع بهذا النفوذ قوتها التى تمثلت فى احتلالها الذى فرضته على وادى النيل من سنة ١٨٨٢ . وقد زاولت هذا النفوذ الواقعى وظهر أثره واضحاً لصالحها وضد أعدائها

فى الحربين الكبرى والعالمية ، إذ حدث أن تعطل تمتع هؤلاء الأعداء بالمرور من قناة السويس بسبب تسلط بريطانيا وحلفائها بالقوة على هذا الطريق وقيام تهديد حقيقى للسفن المعادية وتعريضها للدمار إذا هى حاولت هذا المرور .

وزادت بريطانيا على هذا محاولتها الدخول مع الدولة صاحبة السيادة على القناة فى اتفاقات تعطيها صفة خاصة عليها لا تتمتع بها دولة أخرى ، وحققت هذا الغرض فى معاهدة ١٩٣٦ التى أعطتها حق الاشتراك مع مصر فى الدفاع عن هذا الطريق . ولا زالت هذه الدولة تتشبث بهذا المركز الانفرادى للآن .

وبمثل هذا المركز تمتعت الولايات المتحدة على قناة بنما ، إذ استأثرت بالنفوذ عليها ، وظهر هذا النفوذ ضد أعدائها وقت اشتراكها في الحربين الكبرى والعالمية وتعطل مرور سفن هؤلاء الأعداء من هذه القناة بسبب ما تركز فى منطقتها من قوات تابعة للولايات المتحدة واستعدادات حربية واسعة تجعل هذه السفن مهددة بخطر حقيقى لا تأمن معه أن تتقدم للمرور من القناة دون أن يكون فى هذا المرور ما يودى بها . وهذا التهديد العملى صاحبه وأيده ما أصدرته لولايات المتحدة علناً من أوامر تحرم مرور الأعداء كالأمر الذى أصدرته فى ٢٣ مايو ١٩١٧ كما سبق بينا .

وبجانب هذا التشابه الكبير بين حالة القناتين من ناحية الأمر الواقع يجب التنبيه إلى أن هناك فارقا جوهريا بين موقف بريطانيا من قناة السويس وموقف الولايات المتحدة من قناة بنما ، هو أن الأولى اكتسبت نفوذها استناداً للقوة والواقع دون أن يكون لها سند قانونى صحيح ، ومعاهدة ١٨٨٨ صريحة فى تحريم مثل هذا النفوذ ، أما بالنسبة لقناة بنما فمن ناحية لم تكن المواثيق الخاصة بها حاسمة ضد التسلط الانفرادى بالشكل الذى نصت عليه معاهدة ١٨٨٨ بل ربما كان فى نصوص هذه المواثيق ما يفتح للولايات المتحدة أبوابا تسمح لها ببسط إشرافها الكامل على مصائر القناة ، ومن ناحية أخرى سلمت لها الدولة صاحبة الإقليم ، وهى بنما ، بهذا

المركز ، إذ احتفظت بمجرد السيادة الإسمية وأعطت الولايات المتحـدة حق التمتع بجميع المظاهر العملية لهذه السيادة ، ولاتوجد نصوص أو التزامات دوليـة تحول دون قانونية هذا التنازل بعكس الحال بالنسبة لقناة السويس إذ لم يتم من جانب الدولة صاحبة الإقليم مثله لبريطانيا ، وحتى لوسلمت لها مصر بحق مشاركتها فى الدفاع عن هذا الطريق ، كما حصل فى معاهدة ١٩٣٦ ، فإن هناك معاهدة دولية نافذة فى مواجهتهما ، هى معاهدة ١٨٨٨ ، تحول دون صحة هـذا التسليم من الناحية القانونية .

الفصل الثانى

قناة كييل وقناة كورنث

بعد السويس و بنما لايوجد من القنوات الدولية غـــير قناتى كييل Kiel وكورنث Corinthe (١) . ولما كانت هذه الصفة الدولية العامة تجمع هاتين القناتين بقناة السويس لهذا يقتضينا البحث أن نلم بمركزهما ، حتى وإن كانا أقل أهمية من قناتى السويس و بنما .

المبحث الأول

قناة كييل

فى يونية سنة ١٨٩٦ فتحت قناة كييل (٢) التى توصـل بحر الشمال ببحر البلطيق عبر الأراضى الألمانية . وقامت ألمانيا بحفر هـذه القناة دون أى تدخل أجنبى . وكان الغرض من إنشائها حربياً أكثر منه تجارياً . ولم تـكتسب صفة دولية ، لحد ما ، إلا بعد الحرب الـكبرى ، ومن هنا جاءت أهميتها فى بحثنـا . ولمعرفة حقيقة مركزها الدولى ، بالشـكل الذى تقتضيه هذه الدراسة المقارنة ،

(١) هناك قنوات خاصة داخلية لاتهمنا هنا .

(٢) كانت تسمى أيضا قناة غليوم نسبة لامبراطور ألمانيا السابق .

سنستعرض فيما يلى النصوص التى تنظم هذا المركز ، وماجد على هـذه القناة من أحداث ذات أثر فى كيانها ، ونبين أولا بأول مانلمسه من أوجه الشبه والخلاف العامة بينها و بين قناة السويس .

المطلب الأول — النصوص الخاصة بمركز هذه القناة

فتحت قناة كييل باعتبارها طريقاً وطنياً بحتاً فى صميم الأراضى الألمانية ، وكان لألمانيا عليها كل حقوق الملـكية والسيادة والنفوذ والادارة والاستغلال . ولم تـكن هناك نصوص ، اشتركت فيها أى دولة ، تقيد سلطة ألمـانيا التى كان لها مطلق الحرية فى تـكييف مركز هذه القناة وفى أن تمنع أى سفينة من المرور ، إلى أن وضعت الحرب الـكبرى أوزارها وخرجت منها ألمانيا مهزومة فرأت الدول التى وضعت معاهدة فرساى للصلح معها أن تضع بهذه المعاهدة نصوصاً تنظم مركز قناة كييل وتضفى عليها صبغة دولية نسبية ، ولهذا الغرض أدرجت فى المعاهدة المذكورة المواد من ٣٨٠ إلى ٣٨٦ (١) .

وقد فصلت المادة ٣٨٠ فى مسألة حرية المرور فقالت « تـكون قناة كييل ومداخلها حرة ومفتوحة دائماً على قدم المساواة التامة للسفن الحربية والتجارية لجميع الشعوب التى فى حالة سلم مع ألمانيا » . ويتفق هذا النص مع ماتقرر بخصوص قناة السويس من تقرير حرية المرور لجميع أنواع السفن التابعة لجميع الشعوب فى كل الأوقات ، ولـكن مع فارق جوهرى هو أن الدول التى تكون فى حالة حرب مع ألمانيا لاحق لها فى المرور بقناة كييل ، وهو قيد لم يرد فى معاهدة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس التى لم تشأ أن تحرم الدولة التى تـكون فى حالة

---

(٣) معاهدة السلام الموقعة مع ألمانيا بفرساى فى ٢٨ يونية ١٩١٩ (ص ٢٤٩ و ٢٥٠ من طبعة ١٩٢٠) . فوشى ، فى القانون الدولى العام ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٦٩ . دى فيشر de Visscher ، Le Droit International des communica — tiosu — ص ١٠٢ وما بعدها .

حرب مع الدولة صاحبة القناة من حق المرور بل على العكس راعت تأكيد هذا الحق لها كما لغيرها .

وعالجت معاهدة فرساى مسألة تطبيق مبدأ المساواة على قناة كييل فى المادة ٣٨١ التى تقول « أشخاص وأموال وسفن ومراكب جميع الدول تعامل فى جميع الأحوال على قدم المساواة التامة فيما يتعلق باستخدام القناة ، ويجب ألا يحصل أى اجحاف برعايا وأموال وسفن ومراكب أى دولة بالتميز بينها و بين رعايا وأموال وسفن ومراكب ألمانيا أو الدولة الأولى بالرعاية . وألا تعوق مرور الأشخاص والسفن والمراكب عوائق أخرى إلا ما كان نتيجة النصوص الخاصة بالبوليس أو الرسوم أو التدابير الصحية أو الهجرة أو المهاجرة ، وكذلك النصوص الخاصة باستيراد أو تصدير البضائع الممنوعة . ويجب أن تكون هذه القيود مناسبة وتطبق على وجه التساوى وألا تعوق الحركة دون مبرر » .

طبقت هذه المادة مبدأ المساواة تطبيقاً دقيقاً بالنص على أن حق المرور بالشكل الذى تقرر لجميع الشعوب التى فى حالة سلم مع ألمانيا يجب أن تتمتع به هذه الشعوب وكل ما يتبعها من أشخاص وأموال وسفن على وجه التساوى التام دون أى تفضيل ، وروعى ألا تتقرر فى هذا الخصوص أية ميزة لألمانيا أو لأية دولة أخرى تكون قد اكتسبت فى مواجهة ألمانيا حق المعاملة على أساس مبدأ « الدولة الأولى بالرعاية » وهو المبدأ الذى يعطى هذه الدولة الأخرى أفضلية على غيرها فى بعض الحالات .

وأحسنت هذه المادة بأن نصت على القيود المعقولة التى تطبق على المرور ، حتى دون نص ، والتى سبق قررنا أنها تطبق على قناة السويس وقلنا إنها لا تنقص بأى شكل حرية المرور التامة ، لأنها قيود بديهية يقويها النص عليها ولكن عدم وجود نص لا يمنع سريانها ، وأهمها هنا ما يخص بوليس الملاحة ورسوم المرور والاجراءات الصحية ومسائل الهجرة بنوعيها ، من الدولة وإليها ، وما تعلق

بتداول الممنوعات . وروعى تأكيد ضرورة احترام مبدأ المساواة حتى عند تطبيق هذه القيود لكي تطبق على نمط واحد بالنسبة للجميع . ونص أيضاً على ألا تطبق هذه القيود إلا بشكل معقول ، أى دون تطرف ، حتى لا تتعطل حرية المرور دون مبرر .

وجاءت المادة ٣٨٢ خاصة بتنظيم الرسوم وتحديد نوعها فقررت ألا يجبى على السفن غير الضرائب التى تغطى ، على وجه عادل ، مصاريف صيانة الملاحة وتنظيمها أو تحسين القناة أو مداخلها ، وأن يكون تقدير هذه الرسوم على وجه لا يحتم فحص الحمولة بالتفصيل حتى لا يتعطل مرور السفن . وأكملت المادة ٣٨٤ مسألة الرسوم بالنص على عدم جواز جباية أى رسم فى القناة ومداخلها غير ما ذكرته هذه النصوص .

ونظمت المادة ٣٨٣ مسألة البضائع المارة Transit وقصر إنزال وشحن البضائع والمسافرين بالقناة على الموانى التى تحددها ألمانيا .

وقالت المادة ٣٨٥ «على ألمانيا أن تتخذ كل التدابير المناسبة لاستبعاد العوائق أو الأخطار التى تهدد الملاحة وأن تهيىء لحركة المرور ظروفاً طيبة . ولا يجوز لها إقامة أشغال من طبيعتها عرقلة الملاحة بالقناة أو مداخلها» . وهذه المادة تعطى ألمانيا مهمة الدفاع عن القناة واتخاذ سائر التدابير اللازمة لسلامة الملاحة بها وطمأنينتها على الدوام . وتقرر فقرتها الأخيرة بصفة عامة عدم جواز إقامة أى نوع من المنشآت التى تعرقل الملاحة بالقناة أو فى مداخلها .

وإلى جانب هذا النص العام نلفت النظر إلى المادة ١٩٥ ، من نفس معاهدة فرساى ، التى فرضت على ألمانيا تحطيم التحصينات الموجودة فى منطقة القناة وما جاورها وتحريم إقامة تحصينات جديدة بها . وهذا النص الذى جرد منطقة قناة كييل من التحصينات يشبه ما قررته معاهدة ١٨٨٨ من تحريم إقامة تحصينات دائمة بمنطقة قناة السويس .

وجاءت المادة ٣٨٦ خاصة بالمنازعات التى تطرأ بخصوص مخالفة أحكام المواد التى قررتها معاهدة فرساى لتنظيم مركز قناة كييل ، فأعطت لكل الدول التى يعنيها الأمر ، فى حالة مخالفة أحكام المواد المذكورة أو فى حالة النزاع على تفسيرها ، حق الالتجاء إلى « جهة القضاء التى تقيمها لهذا الغرض عصبة الأمم » (١) .

وتنص نفس المادة ٣٨٦ على أنه « لتفادى عرض المسائل القليلة الأهمية على عصبة الأمم تقيم ألمانيا فى كييل سلطة محلية تحاط بالمنازعات فى مرحلتها الأولى ، ولها حق إعطاء الترضية الممكنة للشكاوى التى يقدمها المندوبون القنصليون للدول المختصة » ، أى ترتب ألمانيا بميناء كييل سلطة معينة ، كلجنة أو ماأشبه ، تنظر فى المخالفات البسيطة وتقدم عنها الترضية الممكنة لقناصل الدول التى تقع المخالفات فى مواجهة مايتبعها من سفن أو رعايا أو ممتلكات .

من هذه النصوص جميعها ، التى نظمت مركز قناة كييل تنظيما تعاهديا دولياً اشتركت فيه ألمانيا التى كانت طرفا فى معاهدة فرساى ، نتبين أن هذه القناة خرجت من النطاق الوطنى البحت ، التى كانت تعتبر فى ظله قناة داخلية تحت السلطان الكامل لألمانيا ، واكتسبت صفة دولية تضمن لجميع الشعوب تقريباً حق المرور بها ، وقيدت حقوق ألمانيا عليها للحد الذى قررته النصوص المذكورة .

ولكن دولية هذه القناة لازالت أضيق من دولية قناة السويس لعدة أسباب أهمها حرمان الدولة التى لاتكون فى حالة سلم مع ألمانيا من حق المرور بقناة كييل ، والاختلاف فى مدى اتساع الأحكام المقررة لكل من القناتين ، والتى هى بخصوص قناة السويس أوسع وأكثر منها بخصوص قناة كييل ، وكذلك التفاوت فى الأهمية بالنسبة للنقل الدولى .

وإلى جانب هذا توجد مسائل كثيرة فى التنظيم الذى قررته معاهدة ١٨٨٨ لقناة السويس لم ترد فى التنظيم الذى قررته معاهدة فرساى لقناة كييل ، أهمها

---

(١) جهة القضاء هذه ليست إلا محكمة العدل الدولية الدائمة .

مايتعلق بتحريم توقيع حصر على القناة وارتكاب أعمال الحرب بداخلها ومنع إنزال وشحن القوات والعتاد الحربى بها ومرابطة السفن الحربية وتموينها بها ومايختص بمدة مرورها ومرور الغنائم وحماية ملحقات القناة ومسألة حشد القوات. وإغفال النص على هذه المسائل يعطى ألمانيا حق التصرف حيالها بماتراه على هدى القواعد العامة فى القانون الدولى وماتقرر للقنوات الدولية كقناة السويس.

وكانت طبيعة المركز الذى أسبغته معاهدة فرساى على قناة كييل محل بحث الشراح فأيد البعض أن هذه المعاهدة قد أخرجت هذه القناة من النطاق الوطنى وأكسبتها صفة دولية، وقرر آخرون أن المعاهدة لم تفعل أكثر من أنها أخضعت القناة لقواعد مقيدة لحقوق السيادة التي تملكها ألمانيا عليها وأن حرية المرور التى أعلنتها المعاهدة المذكورة ليست إلا ارتفاقا دولياً فرض على الأراضى الألمانية [١].

وأخيراً نقول إن النصوص السابقة استمرت نافذة إلى أن أعلنت ألمانيا فى ١٤ نوفمبر سنة ١٩٣٦ إلغاء معاهدة فرساى وتحللها من أحكامها، ومنها مايتعلق بقناة كييل. ولم يحتج على هذا النقض من أطراف هذه المعاهدة غير فرنسا وتشيكوسلوفاكيا [٢]. وأتت الحرب العالمية التى قامت سنة ١٩٣٩ على كل أثر لهذه المعاهدة. وانتهت هذه الحرب سنة ١٩٤٥ بهزيمة ألمانيا، ولم توضع لليوم معاهدة صلح أو ما أشبه تبين لنا حقيقة مركز قناة كييل الآن، ولهذا يعد هذا المركز غير واضح من الناحية القانونية فى الوقت الحاضر.

المطلب الثانى – سير الأمور بالقناة

قلنا إن قناة كييل كانت قبل معاهدة فرساى تحت سلطان ألمانيا المطلق،

---

(١) فوشى، قسم ٢ من جزء ١، ص ٣٧٠.

(٢) جنينة بك، محاضرات فى قانون الحياد، ص ٧٦. أوبنهايم، International Law، جزء ١، ص ٣٧٩.

ولهذا كانت الملاحة بها فى هذه الفترة خاضعة لما تقرره هذه الدولة باختيارها ، والتى كانت تتصرف بخصوصها كما تتصرف بشأن أى طريق داخلى يتبعها ، وكانت تصرح بالمرور للسفن التجارية الأجنبية من باب التسامح .(١)

و بعد وضع ونفاذ معاهدة فرساى سارت الأمور بهذه القناة سيرها العادى وفق نصوص هذه المعاهدة إلى أن جاءت الحرب بين بولندا وروسيا سنة ١٩٢٠ ووقفت ألمانيا منها على الحياد وطبقت هذا الموقف على مرور السفن بقناة كييل وقررت فى سبتمبر سنة ١٩٢٠ أن حيادها يفرض عليها قفل هذه القناة دون نقل العتاد الحربى للمتحاربين ، وفعلا حالت دون مرور السفينة التجارية الدنمار كية دورت Dorrit المحملة بذخائر حربية وتموينات مرسلة لبولندا .(٢)

قضية ومبلدن : وفى نفس الحرب الروسية البولونية أثيرت مسألة بارزة فى تاريخ قناة كييل ، وصلت إلى محكمة العدل الدولية واشتهرت باسم «قضية ومبلدن» نستعرضها فيما يلى :(٣)

فى صباح ٢١ مارس ١٩٢١ وصلت لمدخل قناة كييل ، فى طريقها إلى دانتزج ، السفينة « ومبلدن Wimbledon » وهى سفينة بريطانية مؤجرة لشركة فرنسية ومحملة بمواد حربية مرسلة إلى السلطات العسكرية البولندية فى دانتزج . وقد رفضت السلطات الألمانية أن تصرح لها بالمرور من القناة . واحتج السفير الفرنسى ببرلين على هذا المنع باعتباره يتعارض مع حكم المادة ٣٨٠ من معاهدة فرساى ، فأجابت الحكومة الألمانية على هذا الاحتجاج بأن حمولة السفينة كانت مرسلة إلى بولندا ، التى قررت أنها فى حالة حرب مع روسيا ، وأن

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٦٧ . جنينة بك ، القانون الدولى العام، ص ٢٥٣ .

(٢) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٧٠ .

(٣) أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٣٧٨ . مور International، Moore Law and Some Current Illusions and other Essays ، ص ١٣٧ وما بعدها . جيبال ، Peut on fermer le Canal de Suez ? ، ص ٨٥ .

التعليمات الألمانية للحياد تحرم مرور المواد الحربية عبر الإقليم الألمانى للطرفين.

وانتظرت السفينة نتيجة الاحتجاج ، ولما لم تصرح لها الحكومة الألمانية بالمرور أكملت رحلتها عن طريق مضيق سكاجن Skagen حول الدنمارك ، وأضاعت عدة أيام بسبب رفض مرورها بالقناة .

وقد رفع امر هذه السفينة لمحكمة العدل الدولية الدائمة ، وطلبت حكومات انجلترا وفرنسا وإيطاليا واليابان من المحكمة أن تحكم بأن عمل السلطات الألمانية كان خطأ وأن تحكم بالتعويض . ودخلت الحكومة البولندية خصما فى هذه القضية . واشترك أحد الفقهاء الألمان فى هيئة المحكمة .

وكان دفاع ألمانيا أنها وجدت نفسها مضطرة للاختيار بين التزامين، الالتزام الناتج عن حيادها والالتزام الناتج عن المادة ٣٨٠ من معاهدة فرساى ، فرأت العمل بالمبدأ الذى بدا لها أنه هو المتغلب وهو مبدأ الحياد .

وبحثت المحكمة جميع الحجج ، وفى ١٧ أغسطس ١٩٢٣ أصدرت حكمها بأغلبية الأعضاء ، [(١)] مقررة أن منع المرور بالقناة كان خطأ من جانب ألمانيا وحكمت عليها بالتعويض . و بينت المحكمة فى حكمها أنه تطبيقاً للمادة ٣٨٠ من معاهدة فرساى لم تعد قناة كييل طريقاً مائياً داخلياً ووطنياً ، وفقط ترك الاشراف على استخدامها للدولة التى تجرى بإقليمها ، فأصبحت طريقاً مائياً دولياً بشكل يعطى لجميع السفن التجارية والحربية التابعة لجميع الأمم حق المرور بها ، عدا سفن الدولة التى لا تكون فى حالة سلم مع ألمانيا . وقالت المحكمة إن هذا الشرط الأخير لا يطبق إلا فى حالة الحرب التى تكون ألمانيا طرفاً فيها ، ولكن مرور المهمات الحربية بالقناة فى طريقها لدولة مشتبكة فى حرب تقف منها ألمانيا على الحياد يعد مباحاً وفق نصوص معاهدة فرساى ، ومن ناحية أخرى فإن قواعد الحياد فى القانون الدولى لا تلزم ألمانيا بمنع هذا المرور .

---

(١) تسعة قضاة ضد ثلاثة هم السويسرى والايطالى والألمانى .

ومما هو جدير بالاشارة فى هذا الصدد أن محكمة العدل ذكرت فى حكمها حالة قناتى السويس وبنما ، وبعـــد أن بينت أن مرور السفن الحربية التابعة للمحاربين والسفن المحملة بالمهربات لا يعد مناقضاً لحياد الدول التى تجرى هاتان القناتان فى أقاليمها ، وقررت أن هذه السوابق تهدم الحجة التى تقول إن واجبات ألمانيا كدولة محايدة كان يخل بها مرور السفينة « ومبلدن » بقناة كييل وقالت المحكمة إن سوابق قناتى السويس وبنما هى تقريباً أمثلة ايضاحية للرأى السائد الذى يقضي بأنه عندما يكون هناك طريق مائى صناعى يربط بحرين حرين ، وخصص على الدوام لمنفعة العالم أجمع ، فإن مثل هذا الطريق يشبه بالبوغاز الطبيعى ، بمعنى أن مرور سفينة حربية تابعة لدولة محاربة لا يناقض حياد الدولة صاحبة السيادة على الطريق المائى المذكور .

بعد حادث السفينة ومبلدن سارت الأمور سيرها الطبيعى بقناة كييل ، وكان إشراف ألمانيا ونفوذها عليها يزداد شيئاً فشيئاً إلى أن تحللت عام ١٩٣٦ من أحكام معاهدة فرساى وعادت الأمور سيرتها الأولى بالقناة التى خضعت خضوعاً تاماً لما تمليه السياسة الألمانية إلى أن نشبت الحرب العالمية سنة ١٩٣٩ ومنعت ألمانيا أعداءها من المرور بها ، وجعلت للأغراض الحربية الغلبة فى منطقتها إلى أن خرجت من الحرب سنه ١٩٤٥ منهزمة واحتلت الدول المتحالفة الأربع الكبرى أراضيها ، وجاءت هذه المنطقة ضمن القطاع الذى تشرف عليه للآن بريطانيا ، وعادت الملاحة بالقناة حرة للجميع ، ولـكن حرية المرور هذه تستند إلى الواقع فقط إذ لا يوجد الآن ميثاق يوضح مركز هذه القناة من الناحية القانونية بعد أن أتت الأحداث على معاهدة فرساى وأحكامها .

المبحث الثانى

قناة كورنث

فى ٢٤ أغسطس ١٨٩٣ فتحت قناة كورنث التى تقع برمتها فى أراضى

اليونان وتفصل شبه جزيرة المورة عن باقى أراضى البلقان . وهى ذات أهمية ثانوية بالقياس إلى غيرها من القنوات الدولية السابقة . وتقتصر فائدتها فى أنها تقرب المسافات بين موانى بحر الادرياتيك وموانى بحر إيجة والبحر الأسود وتوفر على السفن الدوران حول شبه جزيرة المورة . ولليونان على هذه القناة كل حقوق الملكية والسيادة ، وهى التى تشرف على الملاحة بها .

ولم يعقد أى اتفاق دولى بخصوص هذه القناة ، ومع هذا فقد جعلتها اليونان مفتوحة فى الواقع لمرور جميع السفن التابعة لجميع الشعوب[١] . ومن هنا اكتسبت هذه القناة صفة شبه دولية تضعها فى عداد القنوات ذات الصبغة الدولية .

ولعدم وجود اتفاق ينظم مركز هذه القناة كان أمرها كله بين يدى اليونان التى لها عليها كامل الحقوق التى تنتج عن الملكية والسيادة ، ولها أن تقفلها فى وجه أى دولة خصوصا إذا وقفت منها موقف العداء .

و بسبب عدم وجود اتفاق خاص ليس لدينا بخصوص قناة كورنث غير القواعد العامة فى القانون الدولى التى يغلب فيها إلحاق القنوات الصناعية بالمياه الاقليمية وسريان حكم هذه المياه عليها . وأهم ماتفيده هذه الصفة أن مرور المحارب بين بالقناة يعد مشروعاً إذا وقفت الدولة صاحبة القناة على الحياد ، بشرط احترام مبدأ عدم التحيز ، وهو ما حصل فعلا فى بعض الحالات بخصوص القناة المذكورة.[٢]

---

(١) فوشى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٣٦٧ . جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ٢٥٣ . أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٣٧٥ .

(٢) مرت بهذه القناة فى سنة ١٩١٦ ، أثناء الحرب الكبرى ، سفينة فرنسية تحمل قوات حربية ، بينما كانت اليونان فى ذاك الوقت على الحياد (أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٥٦٢ .

الفصل الثالث

المضايق الطبيعية

القنوات ممرات صنعتها يد الانسان والمضايق مسالك رتبتها الطبيعة ، ولكن مع هذا الاختلاف بينهما فى المنشأ فانها كلها تتفق فى صفة جوهرية أساسية تلازمها دوما هى أنها مسالك وممرات توصل بين البحار العامة ، وتيسر سبل النقل والتجارة الدولية ، وتمكن السفن من اختصار رحلاتها وتوفير الوقت ، أو تمكنها من دخول بحار كانت تبقى موصدة دونها لولا هذه الممرات . ولهذه الصفة الجوهرية المشتركة يتحتم على الباحث الذى يتصدى لدراسة مركز القنوات ، كلها أو بعضها ، بصفة عامة أو خاصة ، أن يلقى نظرة على مركز المضايق الطبيعية حتى يكتسب البحث صفة الشمول وتعم الفائدة منه فى الناحيتين الخاصة والعامة .

وعلى هدى هذه الفكرة يجب علينا ، وقد بحثنا مركز قناة السويس تفصيلا وألحقنا دراستنا ببحث مركز القنوات الشبيهة بها ، أن نكمل هذه الدراسة المقارنة ببحث مركز المضايق الطبيعية ولو بايجاز ، فندرس فى المبحثين الآتيين القواعد العامة الأساسية فى القانون الدولى التى تحكم مركز المضايق ، وكذلك نظام المضايق التى لا تستند حالتها للقواعد العامة وحدها بل نظمت بمواثيق خاصة بها ، مع بيان ما يكون هناك من أوجه المقارنة مع مركز قناة السويس .

المبحث الأول

القواعد العامة

اهتم فقهاء القانون الدولى بالمركز العام للمضايق الطبيعية ، بعكس الحال فيما يختص بالقنوات التى كانت أقل حظاً من هذا الاهتمام وتركت تقريبا للمعاهدات والمواثيق التى وضعتها الدول المختصة لكل قناة على حدة . ويهمنا أن نلم بالقواعد القانونية التى تنظم مركز هذه المضايق بصفة عامة كما يلى :

عن السيادة على المضيق : إذا كان واقعاً فى أرض دولة واحدة وكان اتساعه لا يزيد على ستة أميال فمياهه إقليمية ويتبع هذه الدولة ، وإذا زاد اتساعه على ستة أميال لا يدخل تحت سلطة الدولة منه أكثر من ثلاثة أميال من كل ناحية من ناحيتيه ، ويضيف البعض إلى هذا أنه يجوز اعتبار المضيق كله فى هذه الحالة تابعا للدولة صاحبة الشواطىء إذا كان العرف قد جرى بذلك ، ومن القواعد الأساسية ليكون هذا العرف مقبولا ألا يزيد اتساع المضيق على مدى مرمى المدافع المقامة على شواطئه . وهـذا هو أيضاً حكم المضيق الواقع بين دولتين ، على أن تـكون السيادة على مياهه قسمة بينهما (١) .

وعن حق المرور العام : إذا كان المضيق لا يوصـل بين بحرين حرين فللدولة صاحبته مطلق الحق فى إباحة المرور فيه أو منعه بالمدى الذى يناسبها لأن المبدأ العام لحرية المواصلات لا يمتد لمثل هذا المضيق الذى يوصل لبحر يقع برمته تحت سلطان الدولة صاحبة المضيق ويعتبر مجرد بحيرة ، كبرت أو صغرت . أما إذا كان المضيق موصلا بين بحرين حرين فصالح المجتمع الدولى يستدعى ، تسهيلا للمواصلات العالمية ، أن تتقرر فيه حرية المـلاحة حتى وإن كان المضيق نفسه يقع كله تحت سيادة الدولة صاحبة شواطئه ، ولهذا أوجب القانون الدولى العام على الدولة أو الدول التى يقع مثل هذا المضيق ضمن إقليمها السماح لجميع السفن الأجنبية بحرية المرور فيه . ولـكن للدولة أو الدول صاحبة المضيق أن تفرض من الإجراءات ما يحقق لها المحافظة على بقائها وسلامتها ، على ألا تصـل إجراءاتها لحد عرقلة المواصلات الدولية دون داع ، فلها أن تنظم بوليس الملاحة به ، وتفرض الدلالة على السفن التى تريد عبوره ، خصوصا إذا كان هذا المضيق من الضيق بحيث تـكون الملاحة فيه خطرة دون تنظيم دقيق . ولها أيضاً أن تنظم مرور السفن الحربية به ،

---

(١) جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ٢٣٠ . أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٤٠٠ و ٤٠١ .

كتحديد عددها ومدة بقائها فيه ، ولـكن ليس لها أن تمنع مرورها بتاتاً ما دام هذا المرور بريئاً .(١)

هذا كله فى وقت السلم . أما فى وقت الحرب فتفيد آراء جمهرة الفقهاء أن للدولة صاحبة المضيق إذا اشتبـكت فى حرب أن تقفله فى وجه أعدائها حتى و إن كان يوصل بين بحرين حرين ، قياساً على حكم المياه الإقليمية . و إذا وقفت هذه الدولة على الحياد فالحل هنا غير محدد تماماً ، ولـكن الاتجاه الغالب أن المرور فى مثل هذا المضيق يكون مباحاً للمحاربين جميعهم ، على أن يحترموا القواعد التى تضعها الدولة صاحبة المضيق لتنظيم الملاحة به وضمان مصالحها . وهناك من يقرر أن لهذه الدولة الحق فى هذه الحالة فى فتح المضيق لمرور السفن المحاربة أو قفله دونها على أن تسوى فى المعاملة بين المحاربين جميعهم . ويسلم الجميع بأن مرور المحاربين بالمضيق لا يخل بحياد الدولة التى يتبعها إذا وقفت من الحرب هذا الموقف .(٢)

و بهذه المناسبة نرى أن المضايق الطبيعية التى توصل بحرين حرين يجب أن تـكون مفتوحة لمرور الجميع فى الحرب والسلم ، وألا يرد على حرية المرور بها من القيود إلا ما تتطلبه بصفة ضرورية مصالح الدولة صاحبة المضيق والمحافظة على كيانها بوجه خاص . ولهذا لا نقر تطبيق القواعد الخاصة بالمياه الإقليمية على هذه المضايق إلا فى حدود الضرورة ، فمثلا يجب ألا يكون لهذه الدولة حق قفل المضيق فى وجه المحاربين من الجانبين فى حالة وقوفها من الحرب على الحياد قياساً على حقها فى منعهم جميعاً دون تحيز من دخول مياهها الإقليمية ، ما دام هـــذا المرور لا يهدد مصالحها وكيانها .

---

(١) جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ١٤٧ .

(٢) جنينة بك ، محاضرات فى قانون الحياد ، ص ٧٧و٧٨ . أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٥٦١ . دى فيشر ، Le Droit International des communica-tions ـ ص ٩٨ .

ويجرنا بحث حق المرور بالمضايق الطبيعية إلى مسألة تتعلق بهذا المرور هى مسألة جواز أو عدم جواز حصر هذه المضايق . ولا خلاف فى أن المضيق الإقليمى المملوك لدولة العدو ولا يوصل بين بحرين حرين يجوز حصره ، ولكن إذا كان المضيق موصلا بين بحرين حرين فهنا يصعب قبول جواز حصره حتى لو كان إقليما تابعاً لدولة العدو وحدها لأن توقيع الحصر عليه يعطل الملاحة الدولية ولا يقتصر أثره على هذه الدولة بل يمتد للدول غير المشتركة فى الحرب . (١)

المبحث الثانى

قواعد خاصة ببعض المضايق

لبعض المضايق ظروف خاصة جعلتها موضع اتفاقات ومواثيق لتنظيم مركزها وعدم الاقتصار فى شأنها على ما تقرره القواعد العامة ، إما لقصور هذه القواعد أو عدم مناسبتها لظروف هذه المضايق .

وأهم مثال لها حالة الدردنيل والبسفور ، ولكن قبل دراسة هذه الحالة الهامة نشير على سبيل المثال أيضاً لحالتين خاصتين :

الحالة الأولى قديمة تتعلق بالمضايق المتجاورة المتاخمة للدنمارك (٢) والتى كانت هذه الدولة تعتبر نفسها صاحبة السيادة عليها وتفرض على المرور بها رسوماً خاصة إلى أن عقدت معها الدول معاهدة كوبنهاجن فى ١٤ مارس ١٨٥٧ تنازلت الدنمارك بمقتضاها عن فرض الرسوم المذكورة ، وقبلت الدول أن تدفع لها تعويضاً متجمداً . (٣)

---

(١) جنينة بك ، محاضرات فى قانون الحياد ، ص ١٩٠ . أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٦٣١ .

(٢) البلت **Belts** والسند **Sund** .

(٣) جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ٢٤٧ . دى فليكس **L'indépendance de L'Egypte et le Régime International du Canal de Suez** ص ١٠٠ .

والحالة الثانية تتعلق بمضيق ماجلان Magellan الواقع جنوبى أمريكا الجنوبية . وكانت حالته محل بحث بين الأرجنتين وشيلى صاحبتى شواطئه ، وفى معاهدة تعيين الحدود بينهما فى ٢٣ يولية ١٨٨١ جاءت المادة الخامسة منها تقول « يظل مضيق ماجلان محايداً على الدوام وتكون حرية الملاحة به مكفولة لجميع الدول . ولضمان هذه الحرية وهذا الحياد يجب ألا تقام على شواطئه تحصينات أو منشآت للدفاع العسكرى يمكن أن تتعارض مع هذا الغرض » . وهذا النص ذو معنى مزدوج ، فهو أولا يقرر أن هذا المضيق يكون فى حالة حياد دائم ، وتبعاً لهذا يكون مفتوحا لمرور جميع الدول ، وثانياً يقرر عدم جواز إقامة تحصينات أو منشآت على شواطئه . وهذا النص يلزم الدولتين المتعاقدتين بأحكامه ، فلا يكون لهما تحصين شواطئه بشكل يعرقل الملاحة ، وعليهما ، وقد قرراه محايداً دائماً ، أن تحترما حرية المرور به للجميع على الدوام . ولكن هذا النص لا يلزم غير طرفيه ، وبالتالى يعد الحياد الدائم الذى أسبغه على المضيق غير نافذ المفعول نفاذاً عاما فى مواجهة الجميع لعدم تكامل عناصره إذ أنه تقرر فى معاهدة خاصة بين دولتين ، وكان يمكن نفاذه لو أنه ورد فى معاهدة متعددة الأطراف ذات صفة دولية حقيقة كمعاهدة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس . وكل ما لهذا الحياد الناقص من أثر أنه يلزم الأرجنتين وشيلى وحدهما باحترامه فلا يجوز لهما مثلا ارتكاب أعمال الحرب داخل المضيق ، أو ما شاكل ذلك من تصرفات تتعارض مع هذا النوع من الحياد (١) .

الدردنيل والبسفور :

الدردنيل والبسفور ومعهما بحر مرمرة تكون كلها فى الواقع مضيقاً واحداً ممتداً يوصل بين البحر الأسود وبحر ايجة الذى هو جزء من البحر الأبيض المتوسط .

(١) ابريا ، مضيق ماجلان ، ص ٢٤٤ . أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٢٠١ و ٧٢٨ .

ولهذا المضيق الكبير أو هذه المضايق مجتمعة تاريخ حافل طويل وظروف متشابكة ووضع سياسى خاص ، بشكل قل أن يوجد له نظير بين المضايق الطبيعية فى العالم ، حتى تلك التى تفوقها أهمية للمواصلات والتجارة الدولية . وكثيراً ما كان الدردنيل والبسفور محل نزاع جعلهما فى مقدمة المشاكل التى تهم العالم أجمع . وفيما يلى نستعرض مركز هذين المضيقين ، قانونياً وواقعيا ، من بداية ظهور مشكلتهما لليوم :

يتصل البحر الأسود بالبحار العامة بواسطة البسفور والدردنيل فقط . ويوم كان هذا البحر واقعا برمته داخل اقليم تركيا كان يعتبر بلانزاع جزءاً من هذا الإقليم ، وكان لهذه الدولة حرية التصرف كاملة بخصوص الملاحة به والمرور منه وإليه . وكانت تفتحه لسفن بعض الدول باتفاقات خاصة استثنائية .

ولما ملكت روسيا بعض شواطىء هذا البحر بمقتضى معاهدة كوشوك كاينارجى سنة ١٧٧٤ اضطرت تركيا إلى أن تعترف لها بحق الملاحة فيه لمراكبها التجارية . ثم ملكت رومانيا وبلغاريا بعض أجزاء أخرى من هذه الشواطىء ، واعترفت تركيا لهما ولبعض الدول الأخرى بنفس الحق فى معاهدات مختلفة آخرها معاهدة ادرنة سنة ١٨٢٩ .

واستبقت تركيا لنفسها حق قفل الدردنيل والبسفور والبحر الأسود فى وجه المراكب الحربية ، وسلم لها بذلك فى المعاهدات التى أبرمتها مع الدول المختلفة فى أوائل القرن التاسع عشر ، كمعاهدة التحالف مع روسيا سنة ١٨٠٥ وأخرى مع انجلترا سنة ١٨٠٩ . واستثنيت روسيا بعد ذلك من هذا القيد وسلمت لها تركيا بالحق فى ايجاد مراكب حربية فى البحر الأسود فى معاهدة انكيارسكيلسى سنة ١٨٣٣ .

بعد هذا جاءت معاهدة ١٣ يولية ١٨٤١ التى عقدها السلطان مع بريطانيا والنمسا وفرنسا وروسيا ، وعادت تقرر قفل المضيقين فى وجه المراكب الحربية

لجميع الدول الأجنبية ومنها روسيا ، واستبقى السلطان حقه الاستثنائى القديم فى السماح بالمرور للمراكب الحربية الخفيفة الموضوعة فى خدمة السفارات والقنصليات . وأيدت معاهدة باريس سنة ١٨٥٦ التى أعقبت حرب القرم هـــذا المنع مع الاستثناء الخاص بمراكب السفارات والقنصليات ، وزادت عليه استثناء خاصا بالمراكب الحربية الأجنبية اللازمة لحراسة المنشآت الدولية عند مصب نهر الدانوب (١) .

وأعادت معاهدة لندن فى ١٣ مارس ١٨٧١ النص على حرية الملاحة الدولية التجارية فى المضيقين وقفلهما فى وجه المراكب الحربية الأجنبية مع الاستثنائين السابقين ، وزادت عليهما استثناء ثالثاً يخول السلطان حق فتحهما للمراكب الحربية للدول الصديقة والحليفة إذا لزم ذلك لتنفيذ ما لم يلغ من أحكام معاهدة صلح باريس سنة ١٨٥٦ . وأيد مؤتمر برلين سنة ١٨٧٨ ما لم يلغ من معاهدتى ١٨٥٦ و ١٨٧١ . (٢)

وظلت الحال على هذا مدة طويلة سارت الأمور فيها سيرها العادى ، عدا مخالفات قليلة للنظم المقررة كمرور بعض السفن الروسية ، أثناء الحرب بين روسيا واليابان سنة ١٩٠٤ ، خارجة من البحر الاسود تحت العلم التجارى مع أنها سفن حربية تحمل على ظهرها قوات وذخائر . وحدث أيضاً أن قامت تركيا ببث الألغام فى مياه المضيقين ، أثناء حربها مع ايطاليا سنة ١٩١٢ ، فعطلت المرور بهما فى ذاك الوقت ، وكان سندها فى هذا حق الدفاع عن النفس ورغبتها فى

---

(١) سمحت تركيا للسفن الحربية الأجنبية التى تحمل رئيس دولة فى زيارة للاستانة بالمرور من المضايق دون أن يثير هذا العمل معارضة من جانب الدول .

(٢) جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ٢٢٥ و٢٢٦ . لورنس Lawrence ، The Principles of International Law ، ص ١٨٤ . أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٣٧٤و٤٠٣ . فوشى ، فى القانون الدولى ، قسم ٢ من جزء ١ ، ص ٢٦٢ وما بعدها .

عدم تمكين السفن الحربية الايطالية من المرور بمنطقة المضايق . وأحجمت إيطاليا من جانبها إبان هذه الحرب عن توقيع حصر على هذه المنطقة باعتبارها ممراً بين بحرين حرين . وأعيد بث الألغام من جانب تركيا عند ما اشتركت فى الحرب الكبرى سنة ١٩١٤ إلى جانب ألمانيا ، وقام الحلفاء أيضاً من جانبهم بمهاجمة هذه المضايق .

ولما خرجت تركيا من الحرب منهزمة سنة ١٩١٨ احتل الحلفاء منطقة المضايق ووضعوا للصلح معها معاهدة سيفر سنة ١٩٢٠ التى نصت فى المادة ٣٧ منها على أن يكون الدردنيل وبحر مرمرة والبسفور مفتوحة للسفن التجارية والحربية ، سواء فى وقت السلم أو فى وقت الحرب . وقررت هذه المعاهدة عدم جواز حصر هذه المياه أو ارتكاب عمل حربى فيها إلا تنفيذاً لقرار من مجلس عصبة الأمم ، مع إنشاء لجنة دولية للاشراف عليها (١) .

معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ : لم يقبل الأتراك معاهدة سيفر ، وتمكنوا من انهاء الاحتلال الأجنبى لمنطقة المضايق ووضعوا مع الحلفاء معاهدة لوزان فى ٢٤ يولية ١٩٢٣ التى حلت محل المعاهدة الأولى ، وجاءت بها عدة نصوص خاصة بتنظيم مركز الدردنيل والبسفور ، تقرر أن للسفن التجارية فى وقت السلم مطلق الحرية فى المرور ، ويظل الأمر كذلك فى وقت الحرب التى تقف منها تركيا على الحياد ، أما إذا دخلت هذه الدولة الحرب فإن السفن التجارية المحايدة تحتفظ بحرية الملاحة على أن يكون لتركيا عليها حق التفتيش بقصد منع مساعدة العدو . وبالنسبة للسفن الحربية ، يكون لها فى وقت السلم حرية المرور التامة على أن يكون الحد الأعلى للقوة التى يمكن لأى دولة أن تمررها بالمضايق لدخول

---

(١) لورنس ، المرجع السابق ، ص ١٨٥ و ١٨٦ . دى فيشر ، Le Droit International des communications ، ص ٩٩ • جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ٢٢٧ . جنينة بك ، محاضرات فى قانون الحياد ، ص ١٩٠ . مقال عن الدردنيل بمجلة المصور فى ٣٠ أغسطس ١٩٤٦ ، العدد ١١٤٢ .

البحر الأسود لايتجاوز أقوى بحرية للدول الواقعة على شواطىء هذا البحر والتى تكون موجودة به فى وقت مرور هذه القوة ، ولكن لجميع الدول الحق دائماً وفى كل الظروف فى أن ترسل للبحر الاسود قوة لاتتجاوز ثلاثة مراكب لا تزيد حمولة الواحدة منها على عشرة آلاف طن ، وفى وقت الحرب التى تقف منها تركيا على الحياد ، لا يطبق التحديد السابق على أى دولة محاربة حتى لاتضار حقوقها الحربية فى البحر الاسود ، أو بمعنى أوضح يكون مدخل هذا البحر فى هذه الحالة مفتوحاً بدون أى تحديد للأساطيل المتحاربة ، وإذا اشتركت تركيا فى الحرب يكون للسفن الحربية المحايدة المرور بشرط مراعاة التحديد السابق .

ونصت معاهدة لوزان فوق هذا على تجريد منطقة الدردنيل والبسفور وبحر مرمرة تجريداً عسكريا وإلغاء كل استعداد عسكرى بها . (١) وعوضت تركيا عن هذا التجريد بما ورد فى الاتفاق من تعهد الدول الموقعة ، خصوصاً الكبرى منها ، بضمان سلامة هذه المضايق من كل اعتداء . وتقرر أيضاً انشاء لجنة دولية لها ، برياسة مندوب عن تركيا وعضوية مندوبين عن بريطانيا وفرنسا وايطاليا وبعض الدول الأخرى ، يكون مقرها استانبول ، وتراقب احترام الأحكام الخاصة بمرور السفن الحربية ، وتباشر مهامها تحت رعاية عصبة الأمم . (٢)

اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦ : رأت تركيا أن الأحكام الخاصة بالمضايق فى معاهدة لوزان فى غير صالحها ، فظلت تتحين الفرص للتخلص من هذه الأحكام ، وعلى الخصوص لتتولى الدفاع عن المضايق بنفسها ، إلى أن جاءت سنة ١٩٣٦ وظهر بوضوح اضطراب الأحوال الدولية ، فأسرعت بمخابرة الدول برغبتها فى تعديل نظام المضايق الذى قررته معاهدة لوزان ، وتمكنت من وضع اتفاقية مونترو مع بريطانيا وفرنسا وروسيا واليابان وبعض الدول الأخرى فى ٢٠ يوليه ١٩٣٦ .

(١) استثنيت من هذا التجريد بعض جزر صغيرة تركية ويونانية .

(٢) دى فيشر ، المرجع السابق ، ص ١٠٠ و١٠١ . جنينة بك ، القانون الدولى ، ص ٢٤٨ .

وتعتبر هذه الاتفاقية نافذة المفعول لمدة ٢٠ سنة من ٧ نوفمبر ١٩٣٦ تاريخ دخولها دور التنفيذ . ونص فيها على أن يكون لكل دولة موقعة عليها أن تقترح ما تراه من التعديلات كل خمس سنوات ، على أن تعلن رغبتها قبل انتهاء السنوات الخمس بثلاثة أشهر .

وقررت اتفاقية مونترو حرية المرور التامة للسفن التجارية التابعة لجميع الأمم فى وقت السلم ووقت الحرب ، مع خضوع هذه السفن للرسوم والتدابير الصحية المقررة ، وأن يكون لتركيا الحق فى رفض مرور السفن التجاريه التابعة للدول التى تشتبك معها فى حرب ، ويجب على السفن التجارية المحايدة التى يسمح لها بالمرور فى هذه الحالة ألا تقدم أى مساعدة للعدو وأن يكون مرورها نهاراً وفى خط السير الذى تعينه السلطات التركية .

وبالنسبة للاذن للسفن الحربية بدخول البحر الاسود فرقت اتفاقية مونترو بين مرورها فى وقت السلم ومرورها فى وقت الحرب . ففى وقت السلم أعطيت المراكب الحربية حرية المرور بالمضايق بقيود خاصة ، إذ قصرت على المراكب الخفيفة غير الغواصات ، واشترط أن يكون المرور نهاراً وبعد اخطار سابق ، أما بالنسبة للسفن الكبرى غير الخفيفة والغواصات فقد اقتصرت حرية الملاحة على سفن دول البحر الاسود على أن تمر فرادى . وهذا كله فيما عدا زيارات المجاملة التى تقوم بها سفن حربية أجنبية بناء على دعوة الحكومة التركية . وفى وقت الحرب عندما تكون تركيا غير مشتبكة فيها تتمتع السفن الحربية التابعة للمحاربين بحرية المرور إذا كان مرورها تطبيقاً لالتزامات ميثاق عصبة الأمم ، أو فى حالات المساعدة التى تعطى لدولة معتدى عليها تطبيقاً لمعاهدة مساعدة متبادلة تكون تركيا مرتبطة بها فى حدود ميثاق العصبة . وإذا كانت تركيا مشتركة فى الحرب أو رأت أنها مهددة بخطر الحرب توقف حق المرور على موافقتها ، ولكن لمجلس عصبة الأمم أن يعتبر ، بقرار يصدره بأغلبية الثلثين ، أن قرار الحكومة التركية بأنها

مهددة بالحرب فى غير محله فتلغى الاجراءات التى كانت متخذة بناء عليه .

وأعطت الاتفاقية للحكومة التركية الحق فى أن تعيد تحصين المضايق ، وهو ما لم تتوان فى تنفيذه . وكذلك سلمتها اختصاصات اللجنة الدولية التى سبق تقريرها بمعاهدة لوزان . (١)

وقد صادفت اتفاقية مونترو قبولا عاما . وفى سنة ١٩٣٩ قامت الحرب العالمية ، ووقفت تركيا إلى قبيل نهايتها على الحياد . وحدث فى سنى هذه الحرب أن مرت من المضايق بعض السفن المحاربة فى غير الأحوال التى أجازتها الاتفاقية المذكورة .

ولما خرجت روسيا من الحرب منتصرة سعت وراء توسيع نفوذها ، وامتد نظرها إلى الدردنيل والبسفور ، ورأت أن اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦ لا تناسب وضعها الجديد ، واستندت على أن الدول الكبرى سلمت فى مؤتمر بوتسدام سنة ١٩٤٥ (٢) بما رأته الحكومة الروسية من ضرورة وضع نظام جديد للمضايق ، بوجهت مذكرة فى ٧ أغسطس ١٩٤٦ (٣) لحكومات تركيا وبريطانيا والولايات المتحدة ، طلبت فيها تعديل الاتفاقية السابقة على أساس مبادىء خمسة هى : أولا أن يكون الدردنيل والبسفور مفتوحين دائماً لمرور السفن التجارية التابعة لجميع الشعوب ، وثانياً أن يكونا مفتوحين دائماً لمرور السفن الحربية التابعة للدول الواقعة على البحر الاسود ، وثالثاً عدم السماح بمرور السفن الحربية التابعة لغير دول البحر الاسود إلا فى أحوال خاصة ينص عليها فى الاتفاق ، ورابعاً أن

---

(١) أوبنهايم ، القانون الدولى ، جزء ١ ، ص ٤٠٤و٤٠٥ . جنينة بك ، محاضرات فى قانون الحياد ، ص ٧٧ . جنينة بك ، القانون الدولى العام ، ص ٢٤٩و٢٥٠ . أنباء خاصة بالمضايق نشرتها جريدة الأهرام فى ١٣ أغسطس ١٩٤٦ . مقال عن الدردنيل بمجلة المصور فى ٣٠ أغسطس ١٩٤٦ ، العدد ١١٤٢ .

(٢) عقد هذا المؤتمر ببرلين فى صيف سنة ١٩٤٥ بعد تسليم ألمانيا .

(٣) قدمت هذه المذكرة قبل مضى الخمس سنوات الثانية من نفاذ اتفاقية مونترو بثلاثة أشهر ، أى فى الموعد القانونى المحدد لجواز طلب تعديلها من جانب أى دولة موقعة عليها .

تتولى تركيا ودول البحر الاسود وحدها مسئولية تنفيذ نظام هذه المضايق بدلا من تدخل الدول الأخرى على نطاق دولى واسع ، وخامساً أن تتولى تركيا وروسيا معاً مهمة تحصين المضايق والدفاع عنها بوصفهما أكثر الدول اهتماماً بهذه المسألة وأقدرها على ضمان حرية الملاحة وسلامة هذه الممرات ومنع الدول الأخرى من استخدامها فى أغراض معادية لدول البحر الاسود .

وقد أظهرت تركيا الدول الكبرى خصوصاً الولايات المتحدة وبريطانيا ، ميلا إلى قبول المطالب أو المبادىء الثلاثة الأولى ، ولكنها عارضت المبدأين الرابع والخامس ، ورأت تركيا فى المبدأ الخامس على الخصوص مساساً بسيادتها ، لأنه يؤدى لاشراف روسيا معها فى الدفاع عن منطقة المضايق ، وهى جزء من الإقليم التركى ، الأمر الذى لاتقبله أبداً . واقترحت الولايات المتحدة على الخصوص أن تتولى هيئة الأمم الإشراف على الملاحة فى هذه المضايق . (٤)

ووقف الأمر عند هذا الحد ، ولم يتم للآن اتفاق يعدل أو يحل محل اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦ التى لازالت سارية المفعول للآن كأساس يستند إليه المركز القانونى للدردنيل والبسفور .

ومن سلسلة المواثيق السابقة نخرج بنتيجة واضحة هى أن هذه المضايق كانت فى ماضيها البعيد ذات صفة وطنية بحتة ظلت تتدرج نحو الدولية إلى أن اكتسبتها بشكل يكاد يكون تاما فى معاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ ، ثم تقلصت هذه الصفة لحدما بمقتضى اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦ التى أعادت لتركيا بعض سلطاتها التى انتزعتها منها معاهدة لوزان .

---

(٤) خطاب تشرشل بنيويورك فى ١٥ مارس ١٩٤٦ (نشرته الاهرام فى ١٧ مارس ١٩٤٦) . رأى أينونو ، رئيس تركيا ، بصدد مشكلة المضايق (نشرته الاهرام فى ١٣ مايو ١٩٤٦) . أنباء خارجية نشرتها الأهرام فى ١٤ أغسطس و ٢٩ سبتمبر ١٩٤٦ . مقال بالمصور فى ٣٠ أغسطس ١٩٤٦ . نص مذكرة روسيا لتركيا (نشرتها جريدة المصرى فى ٥ أكتوبر ١٩٤٦) . أنباء نشرتها المصرى فى ٢٨ أكتوبر ١٩٤٦ .

مقارنة :

بعد هذا العرض إذا قارنا مركز الدردنيل والبسفور بمركز قناة السويس فاننا نرى بين الحالتين فوارق جوهرية ملحوظة تجافى مقتضيات المنطق ، فالدردنيل والبسفور مضيقان وجدا بالطبيعة وقناة السويس أوجدتها يد الإنسان ، وكان المعقول أن تتفاوت تبعاً لهذا حقوق الدولة صاحبة الإقليم فى الحالتين ، فتكون فى حالة القناة الصناعية أقوى منها فى حالة المضايق الطبيعية ، ولكنا نرى العكس ، إذ فى الوقت الذى رأت فيه تركيا أن وجود لجنة مراقبة دولية للمضايق تطبيقاً لمعاهدة لوزان سنة ١٩٢٣ أمر يخل بحقوقها وإشرافها على الدردنيل والبسفور وتقرها الدول فى اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦ على الغاء هـــذه اللجنة وتسليمها اختصاصاتها ، نجد أن معاهدة ١٨٨٨ تقرر إيجاد لجنة مراقبة دولية ، وإن كان بشكل محدود ، وهى اللجنة التى لم تر النور كما أسلفنا . وفى الوقت الذى تقضى معاهدة لوزان بتجريد المضايق وعدم تحصينها ، الأمر الذى رأته تركيا ماسا بسيادتها وتخلصت منه فى اتفاقية مونترو وأعادت تحصين المضايق وحشد قواتها بها على الدوام ، نجد أن معاهدة ١٨٨٨ قضت بتجريد منطقة قناة السويس من كل استعداد عسكرى ، خصوصاً فى الأوقات العادية ، وحرّمت إقامة التحصينات الدائمة بها تحريماً مستمراً . وفى الوقت الذى نرى النصوص تكاد تجمع فى كل المواثيق المتتابعة على حرمان أعداء تركيا من المرور فى المضايق نجد أن معاهدة ١٨٨٨ تتجاهل صالح الدولة صاحبة قناة السويس وتعطى أعداءها حق المرور المطلق بها على وجه المساواة التامة مع غيرهم .

هذا من ناحية النصوص . أما من ناحية الواقع ، فقد خرجت تركيا من الحرب الكبرى سنة ١٩١٨ منهزمة فاحتل الحلفاء منطقة المضايق لمدة وجيزة الأمر الذى دعاها لأن تجأر بالشكوى وتصل حالا إلى التخلص من هذا الاحتلال الأجنبى ويقرها الحلفاء على موقفها ، ثم تعاد الكرة من جديد بعد الحرب العالمية

عندما تفكر روسيا فى الاشتراك مع تركيا فى الدفاع عن المضايق إذ نادت هذه الأخيرة أنها ترى فى هذا الاشتراك مساساً بسيادتها وأنها لن تقبل هذا أبداً، وبادرت بريطانيا والولايات المتحدة الى شد أزرها فى رأيها والتطرف معها فى رفض هذا الطلب . فاذا انتقلنا إلى حالة قناة السويس نجد مصر وقد منيت باحتلال أجنبى طويل الأمد فرضته عليها بريطانيا ولازال جاثماً بمنطقة القناة، ولا ترى بريطانيا حرجا من قيامه كل هذه السنين والاشتراك به مع مصر فى الدفاع عن القناة، بغير حق، بل ولا ترى حرجا من التناقض الواضح بين موقفها من الدردنيل والبسفور وموقفها من قناة السويس .

كل هذه فروق مطبوعة بالشذوذ مهما قيل فى تبريرها استناداً إلى اختلاف الظروف والأهمية بين الدردنيل والبسفور من ناحية وقناة السويس من ناحية أخرى .

كلمـــة ختامية

انتهينا من دراسة المركز الدولى لقناة السويس بكلياته وجزئياته ، مواثيقه وأحداثه ، وألحقناه بدراسة مقارنة عن نظائر هذه القناة . والآن نسائل أنفسنا هل معاهدة ١٨٨٨ ، التى وضعت منذ نيف وستين عاما ، لازالت صالحة لتنظيم مركز قناة السويس فى الحاضر والمستقبل ؟ وهل الأحداث التى جدت على هذه القناة والتجارب التى مرت بها هذه المعاهدة فى هذه السنين الطويلة لا تدعو لإيجاد نظام جديد ؟ و إذا كان الأمر فى حاجة إلى هذا النظام الجديد فعلى أى أساس يقوم ؟ وما هى الاعتبارات التى يجب مراعاتها عند وضعه ؟ وما هى النقط الأساسية التى يجب تعديلها أو تغييرها أو إيجادها فيه ؟ هذه هى المسائل أو الأسئلة التى نجيب عنها فى هذه الـكلمة فنقول :

اعتبرت معاهدة ١٨٨٨ عند وضعها صكا لا بأس به لتنظيم مركز قناة السويس . وعقدت هذه المعاهدة فى ظروف معينة ولم تحدد نصوصها مدة ينتهى بعدها سريانها . و بعد مرور هذه السنين الطويلة التى رأت فيها البشرية من التقلبات ما لم تره من قبل ، نرى هذه الظروف اليوم وقد تغيرت لحد كبير، فمثلا كانت مصر إقليما خاضعاً لسيادة الدولة العثمانية ، فاذا بها اليوم دولة مستقلة ذات سيادة كغيرها من الدول ، وكان التضامن الدولى لا يعدو كثيرا فى مظهره حيز المعاهدات والمحالفات الخاصة فاذا به يتبلور شيئاً فشيئاً حتى يستند إلى ميثاق عالمى ويظهر فى شكل منظمة سميت « عصبة الأمم » التى ظلت قائمة حتى انفرط عقدها بقيام الحرب العالمية الأخـيرة ، ثم قامت على نمطها و بميثاق أقوى من ميثاقها هيئة « الأمم المتحدة » . وهذه التغيرات وغيرها ، مضافاً إليها ما يشوب نصوص معاهدة ١٨٨٨ ذاتها من ضعف أو قصور ، يجعلنا نقول بأن الأمر بات يستدعى أو يحتاج أو فى القليل أصبح من المرغوب فيه أو من المستحسن تعديل أو تغيير النظام القائم بحيث يوجد نظام جديد يتلافى عيوب المـاضى و يراعى

ظروف الحاضر ويصلح أساساً للمستقبل .

وعندما نبدأ رسم الخطوط الرئيسية للنظام المرغوب فيه تعرض لنا مسألة أولية هامة تدور حول طبيعة هذا النظام ومدى نصيبه ونصيب القناة فى ظله من الصبغة الدولية أو الصبغة الوطنية .

ولتوضيح هذه المسألة يلزمنا أولا الإشارة إلى أن بعض الباحثين قد تعرض لها أخيرا ، فقال أحدهم بجعل منطقة السويس منطقة دولية خاضعة لهيئة الأمم المتحدة التى تعلنها مفتوحة للجميع تحت إشرافها وتخصص قوة دولية للمحافظة عليها ، استنادا إلى أن هذه المنطقة ومثيلاتها من مناطق الشرق الأوسط كالدردنيل والبسفور ذات خطورة خاصة لأمن العالم أجمع ، ولا يجدى لكفالة هذا الأمن العالمى غير جعل هذه المناطق ذات صبغة دولية تامة تشرف عليها هيئة الأمم .(١)

وقال أحد رجال القانون إن المضايق العامة والقنوات الدولية كالسويس وبنما يجب أن تخضع جميعها لمبدأ واحد لتنظيمها تنظيما دوليا تحت ضمانات دولية ، أو بعبارة واحدة جعلها ارتفاقات دولية لمصلحة العالم أجمع تحت إشراف هيئة الأمم المتحدة مباشرة دون التفات لاعتراض هذه الدولة أو تلك من الدول التى لا يرضيها هذا الحل . ثم يوضح هذا القانونى ما يراه عن قناة السويس بصفة خاصة فيقول إن هذه القناة يجب نقلها من النطاق الثنائى بين مصر وبريطانيا إلى النطاق الدولى الواسع الذى يناسب ما لهذا المرفق الدولى من الأهمية ، على ألا يكون معنى هذا احلال قوات دولية بمنطقتها بدل القوات البريطانية بل مجرد الاكتفاء بلجنة دولية تشرف على حياد القناة وحرية المرور بها فى السلم والحرب بالنسبة لجميع الدول فى حدود نظام هيئة الأمم المتحدة وتحت رعايتها . ويقول

(١) مقال هيدن‌جست ، عن مصر وقناة السويس (نقلته جريدة المصرى فى ٢١ ابريل ١٩٤٧) .

صاحب هذا الرأى إن رأيه كما هو فى صالح العالم فهو فى صالح مصر أيضا ، لأنها سيكون لها فى اللجنة الدولية صوت مسموع باعتبارها صاحبة السيادة على القناة ، وفيه توكيد لسلامتها هى ذاتها لأن كل اعتداء على القناة سيكون فى الوقت نفسه اعتداء على الجهة التى تشرف عليها وهى هيئة الأمم المتحدة الأمر الذى يستدعى الرد السريع من جانب هذه الهيئة لدفع هذا الاعتداء وردع المعتدى .(١)

هذه الآراء وأمثالها متطرفة فى الاتجاه للناحية الدولية . وأظهر ما يرد عليها من نقد أن فيها تضحية لمصالح وحقوق الدولة صاحبة القناة ، ولكن تخف حدة هذه التضحية فى بعض هذه الآراء عنها فى البعض الآخر .

فالرأى الأول الذى يقول بجعل منطقة القناة منطقة دولية و إلحاقها بهيئة الأمم و إيجاد قوة دولية لحمايتها معناه انتزاع هذه المنطقة انتزاعاً تاماً من سيادة مصر وملكيتها ، وهو ما لا تقبله هذه أبدا ، وليس من العدل أو المنطق حرمانها من جزء من أراضيها جزاء لها على ما قدمته للانسانية من خدمة جليلة بالإذن بحفر القناة فى صميم أراضيها ومساهمتها بأكبر نصيب فى تنفيذ هذا المشروع

وأما الرأى الثانى فالحق أننا نلمس من ثناياه أن صاحبه يهدف إلى تحقيق الصالح الدولى وصالح مصر فى وقت واحد عن طريق انتزاع مشكلة القناة ، كما يقول ، من الحيز الثنائى بين مصر و بريطانيا إلى النطاق الدولى الذى تهيمن عليه هيئة الأمم . ويتحفظ لمصلحة مصر فيقول بأن تنفيذ هذا الرأى يجب ألا يكون عن طريق وضع قوات دولية بجانب القناة بل بمجرد إيجاد لجنة دولية بمنطقتها يكون لمصر فيها صوت مسموع ، باعتبارها صاحبة السيادة على هذا الطريق ، وهو اعتراف أو توضيح بأن الرأى المذكور لا يمس هذه السيادة .

ومع هذا كله فان هذا الرأى لازال محلا للنقد لأنه فى حقيقته يؤثر على حقوق

---

(١) محاضرة وحيد رأفت بك عن « Le Problème des Detroits » (نشرت فى Revue Egyptienne de Droit International ، جزء ٢ ، ١٩٤٦ ، ص ٢٧و٢٨) . ومحاضرته أيضا عن « مصر والنظام الدولى » فى ٧ مايو ١٩٤٧ ، ص ١٨ .

مصر بطريق غير مباشر ، إذ فى نفس الوقت الذى يتخوف فيه صاحبه من وجود قوات دولية بمنطقة القناة ينادى بإيجاد لجنة دولية تعمل تحت رعاية هيئة الأمم ، واللجنة الدولية والقوات الدولية كلها أمور توحى بها فكرة واحدة هى فكرة « الدولية » أو بالأوضح فكرة التدخل الأجنبى فى قالب دولى ، غاية الأمر يعد التدخل عن طريق اللجنة أخف وطأة من التدخل بواسطة القوات . ويؤدى هذا الاقتراح لانتزاع سلطة الاشراف على نظام القناة من يد مصر ، وتسليمها للجنة دولية تعمل باسم هيئة الأمم المتحدة ، دون أن يؤثر على حقيقة هذا الحال مايقال من أن مصر ستكون ممثلة فى اللجنة . وقد يشجع هذا الرأى على التدرج نحو النتيجة التى ينادى بها الرأى الأول الذى يصل إلى حد القول بما معناه إخراج القناة من سيادة مصر .

ويظهر أن هذا الرأى الثانى قد تأثر لحد كبير بالحالة الشاذة التى فرضتها بريطانيا على مصر وعلى القناة بصفة خاصة ، فأراد تخليص هذا الطريق من هذا التسلط بإخراجه للنطاق الدولى تحت إشراف هيئة الأمم . ولا يخفى أن تسلط بريطانيا أمر شاذ وغير قانونى ، ويجب ألا يغطى على الحقائق القانونية التى يجب أن تكون أساس البحوث والمقترحات ، والتى تفيد أن القناة تخضع لأحكام معاهدة ١٨٨٨ لا للموقف الشاذ بين بريطانيا ومصر . ولهذا يكون من غير المقبول التعويل على خضوع القناة فعلا لوضع يعوزه السند القانونى ، تعويلا يصل إلى حد يفهم منه التسليم بأنها محصورة فعلا وقانونا فى هذا الحيز الثانى ثم محاولة التخلص من هذه الحالة باقتراح إيجاد نظام الإشراف الدولى عن طريق لجنة دولية .

ومما يستند إليه هذا الرأى كميزة تبرر الأخذ به أن أى اعتداء على القناة وهى تحت إشراف اللجنة الدولية التابعة لهيئة الأمم سيعد اعتداء على نظام هذه الهيئة ويستدعى تدخلها لرده . وهذه ميزة إن صحت وكانت فعالة فهى موجودة دائماً حتى

بغير قيام هذه اللجنة ، لأن الاعتداء على القناة ، فوق أنه اعتـداء على أحكام معاهدة دولية نافذة ، سيوصف دائماً بأنه اعتداء على مصر التى هى عضو فى هيئة الأمم المتحدة الأمر الذى يستدعى تدخل هذه الهيئة لرده تطبيقاً لميثاقها ، هذا فضلا عما يكون هناك من ضمانات أخرى فيما وضع أو قد يوضع للقناة من مواثيق خاصة .

و إذا كان هذا الرأى يريد ضمان مصالح العالم فان هذه المصالح يمكن كفالتها أيضاً بواسطة مصر التى لا يضيرها أن تتعهد بالقيام بهذا الواجب .

ولا يفوتنا فى نهاية الرد على هذه الآراء أن نبصّر بحقيقة «هيئة الأمم المتحدة» التى أغرق البعض فى الثقة بسلطانها وأُخذ بما أحاطها من مظاهر ضخمة ، لحد القول بانتزاع المناطق الحيوية لسلام العالم ، كمنطقة قناة السويس ، من سيادة الدول التى تتبعها و إلحاقها بهذه الهيئة أو على الأقل إنشاء لجنة دولية تتبعها وتشرف على مثل هذه القناة ، فنقرر أن هذه المنظمة أوحت بها محاولة ارساء السلام الدولى على أسس تجنب البشرية أهوال الحروب وتقيم العدل والطمأنينة فى جميع أرجاء العالم ، و وضع لها ميثاق سار لحد كبير نحو هذه الغاية السامية ، بصرف النظر عما يلحقه من نقد فى بعض النقط . و إلى هنا والأمل فى هذه الهيئة يجد ما يبرره ، ولـكن هذا الأمل يبدأ يتبدد عندما يأتى دور وضع الميثاق موضع التجربة العملية ، إذ تبين فى هذه المدة القصيرة التى مضت على إنشاء هذه المنظمة أنها لازالت بعيدة عن تحقيق الغرض من تـكوينها ، ولم تتمكن للآن من تنفيذ بعض نصوص ميثاقها ، خصوصاً ما تعلق منها بانشاء قوة دولية تلحق بمجلس الأمن ، ولازالت المصالح والمطامع الخاصة للدول الـكبرى توجه سياستها وتتحكم فى نشاطها وتجعل الـكثير من قراراتها يتنكب سبل العدل والإنصاف . ونظرة واحدة عابرة الآن للعالم ومآسيه ، خصوصاً بالنسبة للشرق العربى الذى تجرى فى قلبه قناة السويس ، لاتدع مجالا للشك فى صحة هذا النظر . ولهذا كله لا يستبعد قدوم يوم تواجه فيه هذه المنظمة مثل ما واجهته سابقتها « عصبة الأمم » . و إذا جارينا الآراء السابقة وألحقنا نظام قناة

السويس بميثاق هيئة الأمم ثم جاء اليوم الذى تزول فيه هـذه الهيئة وميثاقها ، لـكانت النتيجة الحتمية زوال هذا النظام تبعاً لزوال الميثاق وترك مركز القناة فى فراغ لاتؤمن عواقبه . وهذا يوضح لنا ميزة قيام نظام القناة مستقلا عن غيره ، وضمان عدم تعريضه للأعاصير التى تهب عادة على مثل هذه المنظمات وتنتهى بالقضاء عليها ، وهى الميزة التى اكتسبتها معاهدة ١٨٨٨ التى قامت مستقلة بذاتها وساعدها هذا على بقائها قائمة كل هذه السنين الطويلة التى قامت فيها هيئات وذهبت هيئات ، الأمر الذى ما كان يحصل لو أنها ألحقت بميثاق آخر أعم منها كميثاق عصبة الأمم التى ذهبت بميثاقها وملحقاته بعد أن ظُن فى يوم من الأيام أنها ستبقى على الزمن إلى أمد بعيد .

لهذا كله لا نؤيد القول بانتزاع قناة السويس ، على أى صورة كان هذا الانتزاع ، واخضاعها مباشرة لسلطة هيئة هذا حالها . وحتى لو افترضنا فرضاً أن هيئة الأمم قد حققت الغرض منها وأنها أصبحت حقيقة وسيلة الأمن والطمأنينة العامة ، فاننا لا نظن أن يكون مما يسهل قبوله أن تـكمل اختصاصاتها وسلطاتها عن طريق الحلول محل الدول فى التمتع بحقوق السيادة على أجزاء من صميم وطنها لا من مستعمراتها أو ملحقاتها ، لا لشىء إلا لمجرد القول بأن هذه الأجزاء حيوية لصالح العالم .

بعد هذا التحليل والمناقشة للجانب الدولى للمسألة نجد فى الناحية الأخرى الجانب الوطنى الذى لو تطرفنا فى الاتجاه إليه لـكان معناه نزع كل صبغة دولية عن القناة ، حتى لو كان ذلك فى شكل معاهدة كمعاهدة ١٨٨٨ ، بل قد يصل التطرف إلى اباحة حرمان الدول الأخرى ، كلها أو بعضها ، من المرور بالقناة بغير ما رابط لهذا الحرمان ، ودون أن تدعو إليه ضرورة المحافظة على مصالح وحقوق الدولة صاحبة هذا الطريق . وهذا اتجاه غير مقبول أيضاً لتطرفه ولأنه يتجاهل مصالح العالم ويعطل التبادل التجارى والنقل بين أركان المعمورة ، الأمر الذى

يترتب عليه أبلغ الضرر بالانسانية التى لا يجوز اغفال حقوقها ، والتى كان صالحها هو الهدف الأساسى الذى حفز ولاة مصر على التصريح بحفر قناة السويس .

والآن وقد رأينا عدم صواب التطرف للناحية الدولية البحتةأو الناحيةالوطنية البحتة لم يبق أمامنا إلا أن نبحث عن حل وسط يراعى مصالح العالم ومصالح وحقوق مصر فى وقت واحد ، ويكسب القناة حصانة دولية . وهذا الحل يتوفر بوضع معاهدة قائمة بذاتها لتنظيم مركز قناة السويس وتحل محل معاهدة ١٨٨٨ وتشترك فيها مصر وسائر الدول التى اشتركت فى وضع المعاهدة المذكورة وغيرها من الدول التى يهمها الأمر . ويحسن أن يشترك فى وضع المعاهدة أكبر عدد من الدول المشتركة فى هيئة الأمم المتحدة حتى تكتسب صفة دولية أعم دون أن تتخلف عنها دولة ذات مصلحة فى القناة . ومما يزيد فائدة هذا الاشتراك العام أن تصدر به رغبة أو قرار من هيئة الأمم ذاتها .

ويتفرع على طبيعة النظام الذى يوضع للقناة مسألة تتعلق بسلطة الاشراف عليها وتنفيذ نظامها . وهذه مهمة يجب أن توكل لمصر ، فيكون لها إدارة حركة الملاحة بالشكل الذى تراه أصلح ، والدفاع عن هذا الطريق،وبالاختصار الهيمنة على كل ما يتعلق بالجانب التنفيذى لنظام القناة كله ، وأن يقتصر دور الدول الأجنبية على الاشتراك فى وضع المعاهدة الجديدة ، فلا تزاول أى نشاط إيجابى بمنطقة القناة سواء فى شكل رقابة ، تتولاها لجنة أو ما أشبه ، أو فى شكل قوات أو بأى نوع من أنواع التدخل ، حتى لا تكون نتيجة هذا التدخل الاعتداء على حقوق مصر فى القناة بشكل لا تدعو إليه الحاجة ما دامت هذه الدولة ستتعهد بتحقيق الصالح العام وتكفل حرية المرور المشروع ، وهى أولى من غيرها بهذا الأمر بل هى الوحيدة صاحبة الحق فيه . وهناك ما يطمئن إلى جدارتها بهذه المسئولية لما تجمع لديها الآن من عناصر مادية ومعنوية تسير بها سريعاً نحو النهوض والقوة . وهذا لا يمنع النص على أن يكون لها الاستنجاد عند اللزوم

بمجلس الأمن أو الدول المشتركة فى المعاهدة بالشكل الذى تقرره نصوصها .

و بمناسبة الاشراف على تنفيذ النظام الذى يوضع لقناة السويس ننبه إلى أن مركز هذه القناة قد تأثر لحد كبير من الناحية العملية بتسلط انفرادى أجنبى غير مشروع أبعد هذا المركز فى كثير من الظروف عن نطاق الحق والقانون والصالح العام إلى نطاق الاحتكار وخدمة الصالح الخاص . وهذا التسلط ، الذى جاء من جانب بريطانيا وساد فى الماضى ، ولا زالت آثاره باقية للآن ، يجب أن تتخلص قناة السويس منه ومن أمثاله نهائياً حتى يسير نظامها فى طريقه القانونى الطبيعى الذى يهدف لضمان مصالح وحقوق الجميع .

بعد هذا تصادفنا مسألة موضوعية هامة تتعلق بحرية المرور التى يجب تعديل النص الخاص بها فى التنظيم الجديد عما هو عليه فى معاهدة ١٨٨٨ ، كما نفصله ونبين أسبابه فيما يلى :

نصت المادة الأولى من معاهدة ١٨٨٨ على أن تكون قناة السويس مفتوحة فى السلم والحرب لمرور جميع السفن التابعة لجميع الدول دون أى تمييز . و إلى جانب هذه المادة تأتى بنفس المعاهدة المادة الرابعة التى تقرر أنه احتراماً لحكم المادة الأولى ، لا يجوز مباشرة أى حق حربى أو ارتكاب أى عمل عدائى أو أى عمل يقصد به عرقلة حرية الملاحة بمنطقة القناة حتى لو كانت الدولة العثمانية ، أى الدولة صاحبة السيادة على القناة ، مشتبكة فى الحرب . وقررت المادة الحادية عشرة أن التدابير التى تتخذ فى الظروف المذكورة فى المادتين التاسعة والعاشرة من نفس المعاهدة ، ومنها تدابير الدفاع عن مصر ، يجب ألا تعطل حرية الملاحة بالقناة .

هذا كله معناه أنه لا يجوز حرمان أى دولة من المرور حتى لو كانت فى حالة حرب دخلتها اعتداء على غيرها ، أو حتى لو كانت مشتبكة فيها مع الدولة صاحبة السيادة على القناة ، التى هى الآن مصر .

وهذا المبدأ المطلق كان يبدو وجيهاً عند وضع المعاهدة حتى أنه لم يثر خلافا

أو اعتراضاً ما ، وقد يكون بعض التأييد الذى لاقاه فيما مضى لازال يلازمه لليوم ، ولو من حيث النظر العابر ، وقد لا يكون من السهل تهيئة الأفكار لقبول الانتقاص منه ، ولكن الحقيقة ، التى يمليها النظر الدقيق الذى يقدر سائر المبادىء الأخرى ويراعى اعتبارات الماضى والحاضر ، تجعلنا نلمس بوضوح أن مبدأ حرية المرور المذكور يرد عليه اليوم قيدان نافذان ، أحدهما وليد الماضى القريب والآخر وليد الماضى البعيد ، حتى وإن كان منطوق نصوص معاهدة ١٨٨٨ لا يقرهما ، ولهذا نرى النص عليهما فى المعاهدة الجديدة لأن هــذا أدعى لترسيخ مبادئها والاطمئنان إلى احترامها عند التطبيق العملى ، بدلا من تجاهلها هذين القيدين ونحن نعلم حتمية نفاذهما نفاذاً قانونياً وواقعياً . أما القيد الذى هو وليد الماضى القريب فهو أن « ميثاق الأمم المتحدة » أصبح يجيز قفل القناة كعقوبة عسكرية ضد الدولة المعتدية ، كما سبق وضحنا . والقيد الذى هو وليد الماضى البعيد ، والذى لازم المعاهدة منذ صدورها ، ونوهنا به عند نقدنا لأحكامها ، هو أن الدولة التى تكون فى حالة حرب مع مصر ، صاحبة السيادة على قناة السويس ، يجوز قانوناً حرمانها من حق المرور بهذه القناة . وقد يبدو هذا القيد الأخير غريباً لأول وهلة وقد يثير تقريره فى النصوص الجديدة كثيراً من المعارضة ، ولكن البراهين التالية كفيلة بتبديد كل شك حوله وإسكات كل اعتراض عليه ، وهى :

(١) فوق ما بيناه عند نقدنا لأحكام معاهدة ١٨٨٨ ، نقول إنه لا يوجد فى القانون الدولى أو فى غيره حق أو مبدأ يعلو على حق « الدفاع عن النفس » . ونفس ميثاق الأمم المتحدة ، الذى هو أقوى من معاهدة ١٨٨٨ وأقوى من أى ميثاق آخر فى القانون الدولى ، راعى ما لحق الدفاع عن النفس من غلبة وسلطان فقال فى مادته الحادية والخمسين « ليس فى هذا الميثاق ما يضعف أو ينتقص الحق الطبيعى للدول ، فرادى أو جماعات ، فى الدفاع عن أنفسها إذا اعتدت قوة مسلحة على أحد أعضاء « الأمم المتحدة » ، وذلك إلى أن يتخذ مجلس الأمن التدابير

اللازمة لحفظ السلم والأمن الدولى ، والتدابير التى يتخذها الأعضاء استعمالا لحق الدفاع عن النفس تبلغ إلى المجلس فوراً » . فلو دخلت مصر حرباً لا يمكن أن ننتظر منها أن تقف مكتوفة الأيدى حيال مرور أعدائها من قناة تقع فى صميم أراضيها ولها عليها سائر حقوق الملكية والسيادة ، خصوصاً إذا اتخذ هذا المرور وسيلة مباشرة لخدمة عمليات هجومية ضد الأراضى المصرية ، وهو ما يعرض كيان هذه الدولة نفسه لخطر جسيم . وإذا كان الأمر كذلك وكان من المفروغ منه أن لمصر ، دفاعاً عن نفسها ، أن تمنع أعداءها من المرور بقناة السويس فلماذا لا تراعى هذا المبدأ عند وضع القواعد الخاصة بهذه القناة بدلا من وضع قاعدة لا تراعيه وتكون النتيجة تعارض مبادىء نعلم مقدما أن الغلبة ستكون فيه لحق الدفاع عن النفس .

(٢) رأينا بخصوص المضايق الطبيعية أن القواعد العامة فى القانون الدولى تعطى الدولة صاحبة المضيق حق قفله فى وجه السفن المعادية لها . وتأيد هذا الحق بخصوص الدردنيل والبسفور فى الاتفاقات والمعاهدات الخاصة بهما ، واعترفت الدول لتركيا بحق منع أعدائها من المرور بهما ، بل أكثر من هذا أعطيت هذه الدولة فى اتفاقية مونترو سنة ١٩٣٦ ، تحت رقابة عصبة الأمم ، حق منع مرور سفن بعض الدول ، حتى قبل أن تقف منها هذه الدول موقف العداء ، إذا رأت نفسها مهددة بخطر الحرب . وإذا كان هذا هو الحال بالنسبة للمضايق التى أوجدتها الطبيعة فانه يجب ، على الأقل ، المساواة فى هذا الخصوص بين هذه المضايق والقنوات الصناعية التى حفرتها يد الانسان فى أراضى دولة معينة ، والتي ما كانت توجد لو لم تأذن بها هذه الدولة . ولهذا لا يستغرب بل يجب أن يكون لمصر على قناة السويس مثل ما لتركيا أو غيرها من الدول على المضايق الطبيعية . بل إننا لو جارينا المنطق لوجب أن يكون الأمر على العكس : حرية مرور مطلقة فى المضايق الطبيعية ومقيدة فى القنوات الصناعية .

(٣) ليست فكرة قفل القناة فى وجه بعض الدول بدعة شاذة يصعب قبولها كما كان الحال وقت وضع معاهدة ١٨٨٨ ، وقد أثيرت المسألة بصفة جدية وقت تطبيق العقوبات الاقتصادية الواردة فى ميثاق عصبة الأمم على إيطاليا عند اعتدائها على الحبشة عام ١٩٣٥ ، ثم جاء ميثاق الأمم المتحدة الذى تجيز أحكامه هـذا القفل كعقوبة عسكرية ، كما بينا سابقا .

(٤) لا يمكن الاعتراض على هذا المنع بأن فيه تعطيلا للصالح الدولى العام ، لأن المنع لا يشمل غير الدولة المعادية لمصر دون سائر الدول ، وهذا الصالح العام كما يشمل مصلحة هـــذه الدولة يشمل أيضا مصلحة مصر ، ولا بد من تغليب إحدى المصلحتين داخـل نطاقه فى حالة التعارض ، والأقرب للعقل أن نرجح مصلحة الدولة صاحبة القناة ونجيز حرمان الدولة المعادية لها من المرور فى الحدود وبالشروط اللازمة .

(٥) قد يقال إنه فى حالة قيام العداء بين مصر ودولة أخرى ستتدخل هيئة الأمم وتتخذ التدابير اللازمة لفض النزاع ، وقد يكون من هذه التدابير قفل القناة كعقوبة عسكرية ضد الدولة المعادية لمصر ، وأن هـذا يغنى عن إعادة النص فى معاهدة القناة على جواز حرمان هذه الدولة من المرور بها . ولـكننا لو أمعنا النظر لرأينا لزوم هذا النص وأنه لا يغنى عنه حكم ميثاق هيئة الأمم ، حتى لو نص على حكم هذا الميثاق فى صلب المعاهدة الخاصة بالقناة ، لأن تطبيق العقوبات العسكرية المذكورة فى هذا الميثاق ضد الدولة المعتدية ، وهى الحالة الوحيدة التى تجيز قفـل القناة ، دونها إجراءات طويلة ، وتسبقها غالباً محاولات عديدة معقدة ، كتوقيع العقوبات الاقتصادية وانتظار أثرها ، وهى محاولات تستنفد وقتاً طويلا ، ولا يمكن أن نجبر مصر خلال هذا الوقت على السماح للدولة المعادية بالمرور فى صميم أراضيها وتمكينها بهذا المرور من تدبير أعمال العدوان والقهر ضد الأراضى المصرية .

وقد احتاط ميثاق هيئة الأمم نفسه لهذا الاحتمال ، الخاص بالبطء فى إجراءات

هذه الهيئة ، فبين فى المادة ٥١ منه ، التى أشرنا إليها فى الحجة الأولى ، أن يكون للدول أن تتخذ ما تراه من التدابير اللازمة ، بمقتضى حق الدفاع عن النفس ، إلى أن يتدخل مجلس الأمن و يتخذ ما يكفل إعادة السلم إلى نصابه . وغير هذا التأخير المحتمل فى التدخل العسكرى الناجع قد تعجز هيئة الأمم أو تسكت عن توقيع العقوبات العسكرية ، وهو أمر غير مستبعد على ضوء التجارب القريبة التى أحجمت فيها حتى عن توقيع العقوبات الاقتصادية ، بل قد يأتى يوم نرى فيه هذه الهيئة وقد أصبحت فى ذمة التاريخ كسابقتها عصبة الأمم ، وإذ ذاك تظهر بوضوح ميزة النصوص الخاصة التى ترعى مصلحة مصر من هذه الناحية .

بعد هـذا يأتى دور تلافى أوجه النقد لمعاهدة ١٨٨٨ ، بعلاج ما يشوب نصوصها من عيوب أو يلحقها من قصور ، خصوصاً ما تعلق منها بضمانات حرية المرور .

والحق أن هذه المعاهدة قررت بعض القواعد التى لا بأس بهـا لتحقيق حصانة القناة وسلامتها حتى تبقى مفتوحة للمرور الحر ، كتحريم أعمال الحرب وتقييد حقوق المحاربين بمنطقتها ، وهو ما يجب إعادة تقرير أصوله فى التنظيم الجديد . ومع هذا لا زالت هذه القواعد فى حاجة إلى مزيد من التقوية والاضافة خصوصاً فى النواحى التى سبق وجهنا منها النقد لأحكام هـذه المعاهدة عند دراستنا لها .

فمن العيوب التى تشوب بعض النصوص لدينا المـادة الرابعة التى تحدد التخوم البحرية للقناة بثلاثة أميال داخل البحر ، وسبق بينا أن هـذه بمسافة قاصرة عن أن تـكفل سلامة القناة ، و إذا كان هذا القصور قد بان عام ١٨٨٨ فهو أوضح اليوم بعد أكثر من ستين سنة و بعـد أن تقدمت أساليب الحرب ووسائلها ومعداتها ، خصوصا مدى قذائفها ، بشكل يختلف اختلافاً جسيما عما كان عليه الحال فى القرن الماضى . ولهذا أصبح من اللازم مد المنطقة التى تسرى

عليها الحصانة إلى المسافة المناسبة داخل البحر خصوصاً من ناحية الجنوب ، حتى لو استوجب الأمر تقرير حصانة البحر الأحمر ، كله أو بعضه ، أو حتى مجرد تقييد حقوق المحاربين به . وإذا كان هذا الأمر قد بحث بصفة جدية فى اللجنة الدولية بباريس سنة ١٨٨٥ ، فقد جد من التطورات بعد هذه المدة الطويلة ما يجعله أولى بالبحث الآن .

ويجب أن يراعى فى النصوص الجديدة آخر ما استقر عليه الرأى أو جرى به العمل فى القانون الدولى العام . ولما كان هذا القانون كغيره من القوانين فى تطور مستمر ، فإنه يحسن أن تكون النصوص الجديدة مرنة لدرجة تسمح بمجاراة هذا التطور ، فلا تقف عند قواعد وحدود جامدة كما هو الحال فى بعض أحكام معاهدة ١٨٨٨ ، كاستلزام مضى ٢٤ ساعة بين سفر سفينتين متعاديتين . وأن يراعى بقدر الإمكان وبصفة عامة تطور الزمن وما قد يتوقع من ظروف على ضوء الشواهد القائمة ، خصوصا إذا لم يحدد لسريان النظام الجديد أجل معين .

وإذا التفتنا لمسألة المراقبة ونصيبها فى معاهدة ١٨٨٨ لرأيناها وردت فى بنود ضعيفة فى المادة الثامنة ، فضلا عن أن هذه البنود لم تر النفاذ يوما ما طيلة هذه المدة ، ولهذا لا بأس من الاستغناء عن مثل هذه الأحكام بعد أن أثبتت الأيام أن قيام لجنة مراقبة لقناة السويس ، حتى وإن ضاقت اختصاصاتها ، أمر غير عملى ، فضلا عما بيناه فى أول هذه الكلمة من أن قيام لجنة مراقبة للقناة سيكون حتما على حساب مصر ، وفيه حد لحقوقها الأساسية وإشرافها على جزء من صميم أراضيها ، دون مبرر واضح يجعل تقرير قيام مثل هذه اللجنة أمرا لا مفر منه .

ويجب أن تكون النصوص التى توضع متناسقة مع بعضها فى غير تناقض ، خصوصاً ما تعلق منها بمركز السفن الحربية ، حتى لا يتقرر مثلا ، كما هو الحال فى معاهدة ١٨٨٨ ، تحريم مرابطة هذه السفن عموماً داخل مجرى القناة ، ثم يأتى

نص آخر ويسمح لغير المحاربين بإنزال وشحن القوات وعتاد الحرب داخل هذا المجرى نفسه ، وهو العمل الذى تتولاه عادة السفن الحربية ويقتضى مرابطتها بعض الوقت لإنجازه .

هذا إجمال لما يجب تلافيه من العيوب التى لحقت بعض نصوص معاهدة ١٨٨٨ ، أما عن المسائل التى يجب التنبه لها مما أغفلته هـذه المعاهدة فهى عديدة منها أن القناة تدير حركة المرور بها شركة خاصة ، ولهذه الشركة أثر عملى كبير فى كيفية تطبيق نصوص النظام الدولى للمرور بهذا الطريق ، ويظهر هـذا الأثر واضحاً فعالا فى الأوقات غير العادية أو أوقات الحروب ، ولهذا يجب أن يكون لوضع الشركة ونفوذها وصلتها بالدول المختلفة فى الحرب والسلم اعتبار فى التنظيم الجديد .

وقد أغفلت معاهدة ١٨٨٨ تنظيم مرابطة السفن التجارية بمنطقة القناة ، وأنبأتنا التجارب ، خصوصاً إبان الحرب الكبرى عام ١٩١٤ ، بضرورة هـذا التنظيم والنص صراحة على ما إذا كان يسمح لهذه السفن بأن ترابط بصفة مطلقة بالقناة ، مجراها وموانيها ، لأى وقت ، وبأى عدد ، ولجميع الدول ، فى الحرب والسلم ، أو أن تحدد هذه المرابطة كأن تقصر على جهة دون أخرى بمنطقة القناة ، أو تحدد مدتها ، أو عدد السفن التى تتمتع بها ، وصفة الدول التى تباشرها ، كأن يوضع فارق بين الدول المحاربة والدول غـير المحاربة ، وما إذا كان لوقت الحرب حكم يختلف عن وقت السلم ، وغير هذا من المسائل المتعلقة بالسفن التجارية بصفة عامة .

وسكتت معاهدة ١٨٨٨ عن تقرير جزاء على مخالفـة نصوصها ، علماً بأن هذه مسألة حيوية ، وتعد سنداً له قيمته لحصانة القناة واحترام نظامها ، ويلزم التنبه لهذا فى التنظيم الجديد بتقرير نوع من الجزاءات على الدولة أو الجهة التى لا تحترم الأحكام المقررة ، كأن تحرم سفنها من بعض الميزات أو التسهيلات أو حرمانها من المرور أو اتخاذ إجراءات قهرية ضدها تناسب المخالفة التى ترتكب ، وبهذا تكون

السفن وأصحابها على بينة من الأمر مقدما فلا تقدم على تجاهل نظام القناة .

وتبعاً لهذا يجب ألا يغفل التنظيم الجديد ضرورة النص على التزام الدول المتعاقدة بضمان النظام الذي يتقرر حتى لو أدى الأمر للتدخل إلى جانب الدولة صاحبة القناة وتأييدها بكل الوسائل ضد الجهة التي تخالف النصوص الموضوعة ، إذا طلبت هذه الدولة هذا التدخل عندما تكون المخالفة بدرجة تستدعى الالتجاء لعون الدول المشتركة معها فى وضع نظام القناة . وإلى جانب هذا يجب أن تحدد النصوص كنه هذا الضمان ، وأن تبين بدقة أحوال التدخل حتى لا ترد الأحكام الخاصة بهذا الموضوع عامة تسمح بالكثير من الخلافات خصوصاً فى مثل هذه المسائل الحساسة بطبيعتها .

وهناك أحكام عامة لم تتعرض لها معاهدة ١٨٨٨ ، وهذه الأحكام يرجع بخصوصها للقواعد العامة فى القانون الدولى إذا لم تنظمها نصوص معاهدة من المعاهدات ، ولكن يحسن التنبه لها ووضع نصوص خاصة بها تفاديا لما قد يشوب قواعد القانون الدولى من خلاف أو قصور ، خصوصاً بالنسبة للمعاهدات العامة التي تنظم مسائل كبرى تهم العالم أجمع ويشترك فيها عدد كبير من الدول . وأهم هذه المسائل التي يجب ألا يغفلها التنظيم الجديد لمركز قناة السويس ما يتعلق بالخلاف الذي قد يثور عند تطبيق النصوص الموضوعة ، وطريقة تحديده ، والجهة التي يحتكم إليها لحله ، وكذلك مسألة تعديل النظام الذي يوضع ، ببيان كيفية هذا التعديل ، وطريقة الوصول إليه ، والمدد التي يجب مضيها على نفاذ الاتفاق حتى يمكن طلب تعديله ، وما إلى هذا من مسائل تحيط عادة بأحكام المعاهدات .

ولا بد للتنظيم الجديد من مراعاة أحكام ميثاق الأمم المتحدة ، الذي ارتضته

غالبية دول العالم كصك ينظم التعاون فيما بينها ، ويبين الأسس التي تكفل تخليص الانسانية مما يتهددها من شرور الحرب . وهو ميثاق يعلو الآن على غيره من المواثيق الدولية ، وتتغلب أحكامه ، فيما بين أعضاء الأمم المتحدة ، على

ما يخالفها من أحكام المواثيق الأخرى تطبيقا للمادة ١٠٣ منه . ولهذا يجب ألا توضع فى التنظيم الخاص بالقناة أحكام تخالف هذا الميثاق حتى لاتكون لغوا إلى جانبه ، خصوصاً ومصر وغالبية الدول التى يهمها أمر القناة أعضاء الآن فى الأمم المتحدة . وهذا يستتبع بصفة عامة مراعاة تناسق أحكام نظام القناة مع أحكام هذا الميثاق وتقرير ما يتفق وأغراضه فى هذا النظام . ولا بأس من وضع نص فى النظام المذكور يقرر أن أحكامه ليس فيها ما يتعارض وأحكام ميثاق الأمم المتحدة ، وهو ماجرت به العادة فى السنين الأخيرة بالنسبة للمعاهدات والاتفاقات التى وضعت بين أعضاء هيئة الأمم .

وإلى جانب هذا يجب الاحتياط لما قد يجد من ظروف تؤثر فى قيام هذا الميثاق ، وذلك بمراعاة أن يكون لنظام القناة فى مجموعة صفة استقلالية لا تجعله مستنداً فى قيامه أو ملحقاً بأى ميثاق آخر ، حتى لو كان ميثاق الأمم المتحدة ، حتى نضمن تجنيب نظام القناة نتائج ما قد يجد من تطورات تعصف بأمثال هذه المواثيق العامة ، وكفالة قيامه ونفاذه فى مثل هذه الأحوال .

بعد هذا يجب التنبه إلى الأثر الذى سيترتب على انتهاء امتياز الشركة عام ١٩٦٨

إذ من المعلوم أنه بحلول يوم ١٧ نوفمبر ١٩٦٨ تنتهي مدة الامتياز الذى منح لشركة القناة لمدة ٩٩ عاما من يوم فتح القناة الذى تم فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ ، وبانتهاء الامتياز تنتهى الشركة .[1] وهذه نقطة تثير من وجهة نظر التنظيم الدولى للقناة مسألتين :

المسألة الأولى أن الإدارة المباشرة لحركة الملاحة بالقناة ستسلم بكلياتها وجزئياتها للحكومة المصرية بمجرد انتهاء مدة امتياز الشركة ، وهذا تطور لا بد

---

(١) فى سنة ١٩١٠ جرى بحث امكان مد مدة الامتياز ٤٠ سنة أخرى أى إلى عام ٢٠٠٨ ولكن المصريين لم يقبلوا هذه المحاولة فأخفقت . وأى محاولة أخرى من هذا النوع ستلاقى نفس المصير .

من أن يحسب حسابه فى التنظيم الجديد لأن مصر هى التى ستنفذ عملياً كل ما يوضع للمرور من نظم .

والمسألة الثانية ، وهى أدعى لمزيد من التفكير ، تخص رسوم الملاحة . والمعلوم أن عقود الامتياز الأولى فى سنتى ١٨٥٤ و ١٨٥٦ نصت بشكل مؤكد على أن تكون رسوم المرور متساوية لجميع الأمم دون أى تفضيل خاص لواحدة منها مهما كانت صفتها أو مركزها من هذا الطريق . وبهذا كانت أحكام هذين الامتيازين واضحة الدلالة والتأكيد فى أن الدولة صاحبة السيادة على القناة والحكومة صاحبة السلطة على إقليمها تقفان على قدم المساواة فى هذا الخصوص مع غيرهما من الدول والحكومات . وجاءت معاهدة ١٨٨٨ وأكدت مبدأ المساواة بصفة عامة . وطبقت الشركة كل هذه الأحكام فعلا منذ افتتاح القناة للآن . وبهذا كله رسخ أن مصر ، التى استقلت تماماً عن الدولة العثمانية القديمة وجمعت بين يديها السيادة والسلطة على القناة ، تعامل من حيث دفع الرسوم كما تعامل الدول الأخرى دون أى تفضيل خاص . وإذا كان فى هذا الوضع بعض الغبن على مصر صاحبة القناة ، إلا أن هذا الغبن لا يجد مايبرر مناقشته الآن أمام صراحة النصوص ، خصوصاً ما ورد منها فى عقود الامتياز ، وأمام ما جرى عليه العمل فعلا كل هذه المدة الطويلة ، وأمام قبول الدولة العثمانية والحكومة المصرية لهذا الوضع منذ البداية . ولكن هذا الوضع سيتغير عند انتهاء الامتياز عام ١٩٦٨ ، وستنتقل سائر اختصاصات وحقوق الشركة الحالية للحكومة المصرية التى ستدبر حركة المرور بالقناة إما بنفسها مباشرة أو بواسطة هيئة خاصة من جانبها ، وبأسس وأوضاع ترسمها لها ، دون أن يكون لهذه الهيئة المظهر الدولى الذى تتمتع به شركة القناة الآن . وفى كلا الحالين ، أى سواء أدارت الحكومة المصرية حركة الملاحة بالقناة مباشرة بنفسها أو غير مباشرة بواسطة هيئة معينة ، ستجبى رسوم المرور باسم مصر ، ولن يكون هناك معنى أو أساس لتطبيق مبدأ المساواة

فى هذه المسألة على هـذه الدولة بالشكل الذى يسود الآن ، إذ أن طبيعة الأمور ستجعل دوام المساواة بهذا الشكل غـير مفهومة ما دامت مصر هى التى ستجبى الرسوم لحسابها ، فتكون نتيجة المساواة لو طبقت كالآن أن هـــذه الدولة تدفع لنفسها . ولـكن يجب التنبه إلى أن هذا القول ينطبق ، أساساً ، على ما يخص الحـكومة المصرية ذاتها وما يتبعها من سفن ، أو بمعنى آخر على السفن والنقليات ذات الصفة الحـكومية الرسمية ، لأن الدفع والجباية يكونان فى هذه الحالة لحساب خزانة الدولة مباشرة أو غير مباشرة . أما بالنسبة للسفن والنقليات التابعـة للرعايا المصريين والشركات المصرية ، والتى ليس لهـا صفة رسمية ، فالأمر يختلف قليلا إذ أن الدفع والجباية لن يكونا فى هذه الحالة لحساب جهة واحدة ، وإذا كان لـكل دولة الحق فى أن تميز رعاياها بمعاملة خاصة فان هـذا لا يمنع أن تطلب جهة ما المساواة فى المعاملة بين الرعايا المصريين والشركات المصرية ورعايا وشركات الدول الأخرى ، ويكون طلبها فى هذه الحالة مفهوما ، بل قد يكون هذا الطلب جديراً بالبحث من جانب السلطات المصرية . ولا يعنينا هنا تفاصيل هـــذه المسائل الفرعية ولـكن الذى يعنينا ، وأوردنا له هذه اللمحة ، هو أن ننبه إلى ما سيحدث حتما فى مسألة الرسوم ، والمساواة بخصوصها ، من تطور طبيعى بعـد انتهاء امتياز شركة القناة ، وضرورة الالتفات إلى هذا التطور عند ما يجرى البحث فى وضع التنظيم الدولى الجديد للقناة .

وهناك اعتبار هام أو صفة أساسية تلازم دائما المسائل الخاصة بقناة السويس ، ولهـا أثرها الملموس فى مصائر هـذا الطريق وما يوضع له من قواعد ، وهى أن القناة جزء من صميم الأراضى المصرية . وهذه الصفة لا يمكن إنكارها أو النزاع فى آثارها ، والذى يهمنا من إفرادها بالذكر الآن التنبيه إلى أنها ترتب لمصر على القناة حقوق السيادة والملـكية كما هو الحال بالنسبة لأى جزء آخر من أراضيها . وما كانت هذه الحقيقة فى حاجة لتنبيه لولا وجود صفة أخرى اكتسبتها القناة

من تاريخها ، إذ أرادت مصر أن تساهم بمشروعها فى رفاهية البشرية ، وجعلتها طريقاً للمواصلات العالمية ، ورضيت أن تكتسب إلى جانب صفتها الأولى ، كجزء من مصر ، صفة دولية كان لها أثرها فى إشراك الدول الأخرى فى تنظيم مركزها الدولى ووضع معاهدة ١٨٨٨ ، ولكن هذه الصفة الدولية لا تحجب الصفة الأولى ، ويقتصر مداها وأثرها على دائرة القواعد التى تقررها الدول مع مصر لتنظيم الملاحة بهذا الطريق ، ولا يوجد خارج هذه الدائرة أو فى نطاق أوسع من هذا النطاق غير مجال الصفة الأولى التى يسرى على القناة بمقتضاها ما يسرى على أى جزء آخر من أراضى مصر . وحسناً فعل واضعو معاهدة ١٨٨٨ بالنص فى المادة الثالثة عشرة منها على أنه فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة فيها تظل حقوق وميزات السلطان والخديو دون مساس ، وفى هذا تنبيه لأثر ومجال كل من الصفتين . ويجب أن يرد فى التنظيم الجديد نص أقوى وأصرح بخصوص احترام حقوق السيادة والملكية للدولة صاحبة القناة .

هذا علماً بأن هذه الحقوق تسرى من نفسها استناداً للقواعد العامة حتى لو لم يرد بخصوصها نص خاص ، ولكن الذى يدعو إلى عدم إغفال النص على احترامها هو أن يكون هذا النص بمثابة تنبيه دائم إلى هذه الحقيقة بين قواعد النظام الدولى للقناة ، حتى لا يظن البعض فى غمرة الأحكام الدولية أن قناة السويس قد نزعت بشكل ما من سيادة مصر ، أو أن يجنح إلى تجاهل صفتها كجزء من مصر ويعمل على ترتيب آثار وأحكام لا تراعى هذه الصفة .

وفى النهاية لدينا ثلاث ملاحظات أو اعتبارات عامة ، تحيط بالنصوص التى ستوضع وتؤثر فى صياغتها ومبناها ، ويجب أن تكون ماثلة تماما فى أذهان الذين يجتمعون لوضع التنظيم الجديد ، وأن يكونوا مقتنعين بصحتها حتى يضعوا من الأحكام ما يلائم مدلولها ولا ينم عن مجافاتها . وهذه الملاحظات أو الاعتبارات هى :

أولا : إن مصر والدول الأخرى تشترك فى وضع نظام القناة لا على طرفى نقيض ، مصر فى ناحيـة والدول فى ناحية أخرى ، يسعى كل طرف لمصلحته وتحقيق أقصى ما يمكن من مغانم على حساب الآخر ، بل تشترك كلها على سبيل التعاون التام لوضع نصوص تضمن مصالح الجميع ، سواء مصالح الأسرة الدولية أو مصالح مصر ، فى وقت واحد .

وثانيا : إن من صالح مصر أن تسير الملاحة بالقناة دائما على أتم وجه وأكمل نظام ، وأن تجد جميع الدول والشعوب كامل المعونة والرعاية لسفنها وتجارتها التى تمر بهذا الطريق ، وأن أى تعطيل يلحق المرور أو أى حرمان تصادفه بعض السفن ، لسبب أو آخر ، سيلحق مصر بعض نتائجه ، وأن رواج التجارة الدولية ويُسر المرور بالقناة فيه رواج ويسر لمصالح مصر ، وهذا يدعو للاطمئنان إلى حسن قيام هذه الدولة بتنفيذ ما يوضع للقناة من نظم .

وثالثا : إن أمن القناة الحقيقى وسلامتها وبقاءها مفتوحة للمرور وسير الملاحة فيها سيرا عاديا لن يتم على الوجه المطلوب إلا إذا كانت مصر قوية ، ومتمتعة بحقوقها كاملة ، وحرة فى رسم سياستها فى المجال الدولى ، بحيث يكون فى إمكانها الدفاع عن القناة وتنفيذ النظام الخاص بها والابقاء عليها مفتوحة لجميع الدول دون تمييز أو إجحاف ، وهو ما لا يتيسر إذا كانت مصر ضعيفة أو مقيدة بنفوذ دولة أجنبية ، كما رأينا فى الماضى . وتبعاً لهذا يجب مراعاة تمكينها من اتخاذ كل التدابير التى تكفل سلامة هذا الطريق فى وقت السلم ووقت الحرب ، واستثنائها بالقدر المعقول من قيود النظام الجديد حتى تتمكن من تحقيق الأغراض التى يهدف لها هذا النظام . وما دامت مصلحتها تتفق ومصلحة العالم فان هذا يطمئن إلى أنها لن تتعسف فى استعمال ما تملكه من حقوق أو ما يتقرر لها من استثناءات .

وإلى هنا نـكون قد أجبنا على المسائل التى عرضنا لها فى بداية كلمتنا ، وألقينا ضوءا ورسمنا خطوطا رئيسية ووضعنا كليات للتعديلات التى يجب إدخالها

والاعتبارات التى يجب مراعاتها عندما يجرى وضع نظام دولى جديد لقناة السويس بدل معاهدة ١٨٨٨ التى لازالت قائمة لليوم .

(تم البحث والحمد لله)

نظر و يؤذن بالطبع

٢٦ يولية سنة ١٩٤٩

حامد سلطان

أستاذ القانون الدولى العام
بكلية الحقوق بجامعة فؤاد الأول

موافق على الطبع

٢٧ يولية سنة ١٩٤٩

محمد مصطفى القللى

عميد كلية الحقوق
بجامعة فؤاد الأول

المراجع

(باللغات العربية والفرنسية والأنجليزية)

(١) مؤلفات عامة فى القانون الدولى العام :

الدكتور محمود سامى جنينة بك ــ القانون الدولى العام ــ (القاهرة ١٩٣٨) .
« « « « « ــ محاضرات فى قانون الحياد ــ (القاهرة ١٩٤١ــ١٩٤٢) .
« « « « « ــ بحوث فى قانون الحرب ــ (القاهرة ١٩٤١) .
على ماهر (باشا) ــ القانون الدولى العام ــ (القاهرة ١٩٢٤) .

Paul Fauchille (Professeur) — Traité de Droit International Public (Paris 1926).

Georges Scelle (Prof.) — Droit International Public (Paris 1944).

Georges Scelle — Cours de Droit International Public (Paris 1948).

Georgs Scelle — Précis de Droit des Gens (Paris 1934).

Hildebrando Accioly (Prof.) — Traité de Droit International Public (Paris 1942).

Charles de Visscher (Prof.) — Le Droit International des Communications (Cand 1921-1923).

Henry Bonfils (Prof.) — Manuel de Droit International Public (Paris 1894 et 1898).

Robert Redslob (Prof.) — Histoire de Grands Principes du Droit des Gens (Paris 1923).

Louis Le Fur (Prof.) — Précis de Droit International Public (Paris 1939).

René Foignet (Dr) et Emile Dupont (Dr) — Manuel Elémentaire de Droit International Public (Paris 1932 — 1935).

Francesco Cosentini (Prof.) — Code International de la Paix et de la Guerre (Berne 1937).

Karl Strup (Prof.) — Eléments du Droit International Public (Paris 1930).

Marcel Moye (Prof.) — Le Droit des Gens Moderne (Paris 1920).

T. J. Lawrence (Prof.) —ThePrinciples of International Law (London 1910 et 1923).

T. J. Lawrence — Essays on some disputed questions in modern International Law (Cambridge 1885).

L. Oppenheim (Prof.) —International Law (London 1937)

John Westlake « —International Law (Cambridge 1910).

James Wilford Garner (Prof.)—Intrnational Law and the World War (London 1920).

John Bassett Moore (Prof.) — International Law and some current illusions and other essays (New-York 1924).

Axel Moller (Prof.) —International Law in Peace and War (London 1931).

Pasquale Fiore (Prof.) —International Law Codified and Its Legal Sanction (New York 1918).

A. Berriedale Keith (Prof.) — Wheaton's elements of International Law (London 1929).

Amos S. Hershey (Prof.) — The Essentials of International Public Law (New York 1912).

---

(٢) مؤلفات عن قناة السويس :

محمد طلعت حرب (باشا) ـ قناة السويس ـ (القاهرة ١٩١٠) .

أحمد شفيق باشا ـ قناة السويس .

فؤاد فرج ـ منطقة قناة السويس .

عبد الرحمن زكى وحافظ أبى الشهود ـ قناة السويس والبحر الأحمر .

هيو . ج . شونفيلد (تعريب أحمد خاكى) ـ قناة السويس ـ (بور سعيد ١٩٤٥).

انجلو ساماركو (تعريب طه فوزى) ـ الحقيقة فى مسألة قناة السويس ـ (القاهرة ١٩٤٠)

(Angelo Sammarco _ La Verita Sulla Questione Del Canale Di Suez).

J. Charles.Roux — l'Isthme et le Canal de Suez (Paris 1901)

M. L. Camand (Dr) — Etude sur le régime juridique du Canal de Suez (Thèse – Grenoble 1899)

L. M. Rossignol (Dr) — Le Canal de Suez _ Etudes historique, juridique et politique (Paris 1898)

Ahmed Moussa (Dr) —Essai sur le Canal de Suez [Droit et Politique] (Thèse – Paris 1935).

Alfred Schiarabati (Dr) —De la condition juridique du Canal de Suez avant et après la Grande Guerre. (Thèse – Lyon 1930).

Issa Amine (Dr) — Le Canal Maritime de Suez (Thèse, Lyon 1927).

Audré Kostolany — Suez, le roman d'une entreprise (Paris 1939).

Etienne Micard — Le Canal de Suez et le Génie français (Paris 1930).

Charles Lessage — L'achat des Actions de Suez [Novembre 1875] (Paris 1906).

M. E. Fournier de Flaix —L'indépendance de l'Egypte et le Régime International du Canal de Suez (Paris 1883).

Voisin Bey — Le Canal de Suez (Paris 1902).

I. J. Benno (Dr) — La situation Internationale du Canal de Suez (Lyon 1929).

Faruk N. Berkol (Dr) — Le Statut juridique actuel des portes maritimes otientales de la Méditerranée [Les Détroits - Le Canal de Suez] (Paris 1940).

F. Yeghen (Dr) — Le Canal de Suez et la réglementation Internationale des canaux interocéaniques (Dijon 1927).

George Douin — L'attaque du Canal de Suez, 3 Février 1915 – (Paris 1922).

Raymond Guibal (Dr)—Peut-on fermer le Canal de Suez (Paris 1937).

Abbate (Dr) — La Neutralisation Quarantenaire du Canal de Suez (Le Caire 1887).

Comte Guillaume de Saint Victor (Dr) — Le Canal de Suez (Paris 1934).

Christian Funk - Bretano — Compagnie Universelle du Canal de Suez – Collection Economie ... (Paris 1947)

Elie Sorin — Suez, Histoire de la jonction des deux mers (Paris 1870).

Charles W. Hallberg — The Suez Canal, its history and

diplomatic importance (NewYork 1931).

André Siegfried—Suez and Panama (translated, London 1940).

Pierre Crabitès—The Spoilation of Suez (London 1940).

Arnold T. Wilson — The Suez Canal, its past, present and future (London1933).

Ferdinand de Lesseps — The Isthmus of Suez Question (London 1855).

Ferdinand de Lesseps — The Suez Canal [Letters and documents discriptive of its rise and progress in 1854 — 1856] (London 1876).

(٣) مؤلفات فى مواضيع مختلفة :

الدكتور عبد الرزاق السنهورى باشا ـ قضية وادى النيل ـ (القاهرة ١٩٤٧ ـ ١٩٤٩) .

محمود سليمان غنام ـ المعاهدة المصرية الانجليزية (القاهرة ١٩٣٦) .

. . . « مصر » (كتاب أصدره مجلس الشيوخ المصرى بمناسبة انعقاد المؤتمر البرلمانى الدولى بالقاهرة عام ١٩٤٧) .

الفريد سكاون بلنت ـ التاريخ السرى لاحتلال انجلترا مصر (مترجم ـ القاهرة ١٩٢٨) .

أنور زقلمة — الثورة العرابية .

د . س . (ترجمة على أحمد شكرى) ـ الثورة العرابية ، مقدماتها ونتائجها (القاهرة ١٩٤٢) .

عبد الرحمن الرافعى بك ـ الثورة العرابية والاحتلال الانجليزى (القاهرة ١٩٣٧) .

الدكتور محمد أبو طائلة ـ مركز مصر الدولى ، من الفتح العثمانى إلى الوقت الحاضر ـ (القاهرة ١٩٢٤) .

Jean Marie Abribat (Dr)—Le Détroit de Magellan. Au point de vue international (Paris 1902).

C. de Freycinet - La Question d'Egypte (Paris 1904).

M. F. Martens (Prof.) — La Question Egyptienne et le droit international (Bruxelles 1882)

Sayed Kamel (Dr) — La Conférence de Constantinople et la Question Egyptienne en 1882 (Thèse, Paris 1913)

Liu Mou-Cho (Dr) — De la condition Internationale de l'Egypte depuis la déclaration anglaise de 1922 (Lyon 1925).

Paul Godey (Dr) — Régime International de la Mer

Territoriale (Thèse. Paris 1896).

Pierre Biard (Dr) — Le Canal Interocéanique et son régime juridique (Thèse, Paris 1902).

Mohamed Ali Naguib (Dr) — Nature juridique du Conflit Anglo . Egyptien relatif à l'indépendance de l'Egypte, déclarée le 28 Février 1922 (Paris 1933).

Jean Lugol — L'Egypte et la Deuxième Guerre Mondiale (le Caire 1945).

Albéric Rolin (Prof.) — L'Institut de droit International (La Haye 1919).

George Péméant (Dr) — L'Egypte et la Politique française (Thèse, Paris 1909).

Fawzi Tadros Awad (Dr)—La souveraineté égyptienne et la déclaration du 28 Février 1922 (Paris 1935).

Jules Cocheris (Dr) — Situation Internationale de l'Egypte et du Soudan (Paris 1903).

Hamed Sultan(Dr)—L'évolution du concept de la neutralité (Thèse, Le Caire 1938).

Ahmed Chafik Pacha—L'Egypte moderne et les influences étrangères (Le Caire 1931).

Joseph Imbard Latour (Dr) —La Mer Territoriale (Paris 1889).

Halford L. Hoskins (Prof.) —British routes to India(New-York 1928).

P. G. Elgood — Egypt and the army (Oxford 1924).

« — The transit of Egypt (London 1928).

Jean Lugol — Egypt and World War II (translated, Cairo 1945).

Harmodio Arias — The Panama Canal, a study in International Law and Diplomacy (London 1911).

Viscount Milner — England in Egypt (Lo ndon 1920).

E. W. Polson Newman —Great Britain in Egypt (London 1928).

Hubert Hull — Digest of cases decided in British Prize Courts [Aug. 1914 - Nov. 1927] (London 1927).

John Mabry Mathews (Prof.)—American Foreign relations, conduct and policies (New York 1938).

— Red Sea and Gulf of Aden Pilot (London 1932).
— Encyclopedia Britannica, Vol. 21 (Chicago 1946).

(٤) مذكرات وتقارير وأبحاث :

الدكتور محمود سامى جنينة بك — مذكرة عن « المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ بين مصر وبريطانيا » (١٩٤٧).

طه السيد نصر بك — مذكرة عن « تعارض المادة الثامنة من معاهدة ١٩٣٦ مع ميثاق الامم المتحدة ومع اتفاق قنال السويس لسنة ١٨٨٨ » (١٩٤٧).

طه السيد نصر بك — مذكرة «عن معاهدة ١٩٣٦ بين مصر وبريطانيا غير قائمة» (١٩٤٧)

محمد عبد المنعم رياض بك — مذكرة فى « التقدير القانونى للمعاهدة المصرية البريطانية سنة ١٩٣٦، من الوجهة الدولية » (١٩٤٧).

الدكتور حامد سلطان — مذكرة عن « سير المفاوضات بين مصر وبريطانيا (ديسمبر ١٩٤٥ يناير ١٩٤٧).

— تقرير وزارة الخارجية المصرية عن أعمال مؤتمر « الامم المتحدة » بسان فرنسيسكو (١٩٤٥)

اللورد كرومر — تقرير عن « المالية والادارة والحالة العمومية فى مصر والسودان سنة ١٩٠٤ » (مترجم).

— « قنال السويس » (بحث رقم ٢ من مسابقة ضباط الجيش ، عام ١٩٤٦).

— » » ٤ » » » » » » » .

Abdel Hamid Badaoui Pacha (Dr) — Note sur "Le Statut International du Canal de Suez (1935).

— " Canal de Suez " Note Présentée Par la Délégation Egyptienne à la Conférence de Lausanne (1923).

Travers Twiss (Prof.) — " Noutralisation ou Protection internationale du Canal de Suez", Rapport à l'Institut de Droit Internati onal (Session de Paris 1878) (Annuaire de l'Institut de Dr. Int. — Edition Nouvelle 1928).

Charles Lesseps — "Rapport" sur la Perception du droit de passage dans le Canal.

Max Bahon — " Le libre usage du Canal de Suez et sa neutralité" (Communication, Paris 1936).

Frank H. H. Roberts _ "Egypt and the Suez Canal" (Study — Washington 1943).

(٥) مقالات ومحاضرات :

الدكتور محمود سامى جنينة بك ـ مقال عن «حق مصر فى الجلاء ـ قناة السويس والمادة ٨ من معاهدة ١٩٣٦ » (جريدة الأهرام فى ٥ مايو ١٩٤٦) .

الدكتور السيد صبرى ـ مقال عن « جلاء القوات الانجليزية عن القنال تحتمه الاتفاقات الدولية» (الاهرام فى ٤ إبريل ١٩٤٧) .

الدكتور محمد حسين هيكل باشا ـ مقال عن « أحكام معاهدة ١٩٣٦ أصبحت نفسها تقضى ببطلان المعاهدة» (الأهرام فى ٢٣ يونية ١٩٤٧) .

الدكتور محمد مندور ـ مقال عن « قناة السويس » (جريدة الوفد المصرى فى ١٩ أغسطس ١٩٤٥).

الدكتور هيدن جست ـ مقال عن الشرق الأوسط (نقلته جريدة المصرى فى ٢١ إبريل ١٩٤٧)

حافظ رمضان باشا ـ مقال موضوعه « بين الدردنيل والسويس » (الأهرام فى ١ نوفمبر ١٩٤٦) .

وحيد يسرى باشا ـ مقال عن «مصر وقناة السويس » (جريدة الوفد المصرى فى ٢٨ سبتمبر ١٩٤٥) .

محمد صبرى ـ مقال عن « قناة السويس » (الأهرام فى ٣٠ يونية ١٩٤٦) .

« ـ « « موقفنا اليوم من دولية المسألة المصرية وحيدة القناة » (الأهرام فى ٣٠ يونية ١٩٤٥).

محمد صبرى أبو علم (باشا) ـ مقال عن « قناة السويس والدفاع عنها وعن حرية المرور فيها » (جريدة البلاغ فى ١٩ سبتمبر ١٩٣١) .

عبد القادر حمزة (باشا) ـ مقال عن « معاهدة ١٨٨٨ وحق مصر فى حماية حرية المرور بقناة السويس» (البلاغ فى ٢٠ سبتمبر ١٩٣١) .

عبد القادر حمزة (باشا) ـ مقال عن «إلى ماذا تستند فى مطالبتنا بحق مصر فى قناة السويس» (البلاغ فى ٢١ سبتمبر ١٩٣١) .

عبد الرحمن الرافعى بك ـ مقال عن «قواعد المعاهدة» (الأهرام فى ٦ سبتمبر ١٩٣٦) .

حافظ محمد أبو الشهود ـ مقال عن «قناة السويس» (مجلة الجيش المصرى ـ يولية ١٩٤٢)

محمد مجدى الزارع ـ مقال عن « قناة السويس وحدودنا الشرقية » (مجلة الجيش المصرى مايو ١٩٣٩) .

مكرم عبيد باشا ـ محاضرة فى « بحث مقارن تحليلى للمعاهدة المصرية الانجليزية (المعقودة سنة ١٩٣٦) » (بالجامعة المصرية فى ١ نوفمبر ١٩٣٦) .

الدكتور وحيد فكرى رأفت بك ـ محاضرة عن « مصر والنظام الدولى» (بالجامعة الأمريكية بالقاهرة فى ٧ مايو ١٩٤٧) .

عزيز خانكي بك ـ محاضرة عن «قناة السويس بعد ستين سنة» (فى ١٧ نوفمبر ١٩٢٩) .
(هناك مقالات ومعلومات صحفية أخرى أقل أهمية ذكرت فى أماكنها بهوامش البحث) .

A. D'Avril — "Négociations relatives au Canal de Suez" (Article- Revue d'Histoire Diplomatique" année II,1888)

G. Rolin-Jacquemyns—"Développements récents des communications internationales et leurs conséquences pour le droit des gens" (Art. Revue du Droit International et de Législation Comparée, Tome II, 1870) .

Travers Twiss — De la sécurité de la navigation dans le Canal de Suez (Art. Revue de Dr. Int. et de Législation Comparée, Tome XIV, 1882).

C. Asser — La Convention de Constantinople pour le libre usage du Canal de Suez (Art.Revue de Dr. Int. et de Législ. Comparée, Tome XX, 1888).

Frantz Despagnet — Le Conflit entre l'Italie et l'Abyssinie (Art.Revue Générale de Dr. Int. Public, Tome IV, 1897)

Mare Abaris — L'Italie et le Canal de Suez (Art. Revue de Paris, 15 Avril 1939).

Carl Harmann Zeit — Les Sanctions et le Canal de Suez (Art. Revue de Dr. Int. Tome XVII, 1936, p. 366).

Raymond Leslie Buell — Le Canal de Suez et Les Sanctions de La S.D.N. (Art. Revue Générale de Dr. Int. Public Tomes IX et XLIII, 1936).

. . . —Canal de Suez(Art. La Documentation Internationale, 15 Septembre 1935).

Sammy Beracha — Suez et l'Empire Britannique "(Art. Les Cahiers Politiques, Juin 1946) .

. . .—"La Victoire du Canal "(Art. Images, 2Nov. 1946)

Maurice Pernot — Le Canal de Suez et les relations internationales (Art. L'Esprit International, 1er Juillet 1939).

. . . —Pacte de Paris. 27 Août 1928 [Briand-Kellogg] (Art. Recueil des Cours, 1930, Tome 31).

Waheed F. Raafat — Le Problème des Détroits (Conférence publiée dans la "Revue Egyptienne de Droit International, Vol. 2, 1946).

Halford L. Hoskins — The Suez Canal as an international

waterway (Art. The American Journal of Int. Law, Aug. 1943).

Halford L. Hoskins — Italy and Ethiopia : The Suez Canal in time of War (Art. Foreign Affairs, Oct. 1935, Vol 14)

Halford L. Hoskins — "The Suez Canal and the outlook for Egypt" (Art. the American Political Science Review, Feb. 1944).

F. H. Rundall — "The Suez Canal" (Art. Journal of the Society of Arts, Jan. 26, 1883).

S. A. H. — "The International status of the Suez Canal" (Art. the Bulletin of International News, Aug. 17, 1935).

Howard Vincent — "The Suez Canal" (An adress — Feb. 13, 1905).

(٦) ملفات :

ملف بمحفوظات قصر عابدين برقم وموضوع : 19/11 "Canal de Suez."

ملفات بمحفوظات رياسة مجلس الوزراء :

٩٥ ــ ٦/١٠ « اتفاقية قنال السويس في ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٨٨ ».

٩٥ ــ ٦/١٣ « محاضر الجمعية العمومية للمساهمين في شركة قنال السويس ».

٩٥ ــ ٦/١٤ «منع بعض البواخر السوفيتية من المعاملات التجارية فى بور سعيد».

٢٥ ــ ١/١٣ (١و٢و٣) « مفاوضات ومعاهدة ١٩٣٦ ومفاوضات ١٩٤٦ وشكوى مصر لمجلس الأمن ».

C. M. 1-1/57 "Protection du Canal de Suez".

C. M. 4-1/13 "Le Canal de Suez".

ملفات بمحفوظات وزارة الخارجية :

38-11/19 "L'Accord Anglo-Italien du 16 Avril 1938".

38-9/3 "Traité d'amitié et d'alliance avec la Grande Bretagne-Londre 26 Août 1936".

30-45/3 "Compagnie Maritime du Canal de Suez".

1849 "Canal de Suez : Convention du 29 Octobre 1888".

1871 "Canal de Suez : Libre usage du Canal de Suez".

ملفات بمحفوظات مجلس الدولة (قسم الرأى لوزارة الخارجية) :

٢٣٢٤/١١/٢ و ٢٣٢٤/١١/٣ « مسألة فلسطين — تفتيش السفن في الموانى المصرية وقناة السويس ».

٢١٥٨ « قطعة أرض ملك البحرية الفرنسية بالاتفاق مع شركة قنال السويس ».

68/2/1398 "Canal de Suez: Statut international —Neutralité".
68/2/1400 "Canal de Suez: Statut International, Libre passage".
68/2/1671 "Canal de Suez: Correspondance avec l'Italie".
56/5/1551 "Perquisition des bateaux en temps de guerre 1939".

ملف بدار الهلال :

"Egypte : Economie, Communications, Canal de Suez".

(٧) وثائق ونصوص :

« وثائق المفاوضات بين مصر وانجلترا من سنة ١٩٢٠ إلى سنة ١٩٣٢ ، وتقرير اللورد ملنر ، وتصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ ، ومعاهدة ١٩٣٦ ... » .

« ميثاق الأمم المتحدة ـ Charte Des Nations Unies » .

مجموعة مضابط وملاحق دور انعقاد مجلس الشيوخ المصرى (٨ــ١٦ أكتوبر ١٩٤٥) .
« « « « « « النواب « « « .

« معاهدة لوزان ، سنة ١٩٢٣ » (الأهرام فى ٤ أغسطس ١٩٢٣) .

مذكرة الوفد البريطانى ، فى ٩ مارس ١٩٣٦» . (قدمت للجانب المصرى عند بده مفاوضات ١٩٣٦) .

«المقترحات البريطانية ، فى ٣ يوليـة ١٩٤٦ » (بخصوص مفاوضات عام ١٩٤٦ بين مصر وبريطانيا) .

مشروع معاهدة « صدقى ــ بيفن» (نشرها صدقى باشا بمجلة المصور فى ١٨ مارس ١٩٤٩)

« مجموعة بيانات محمود فهمى النقراشى باشا ، أمام مجلس الأمن ، أثناء نظر شكوى مصر عام ١٩٤٧ » .

« وثائق ومحاضر مفاوضات ١٩٣٦» (لدى مصطفى النحاس باشا) .

« الوقائع المصرية » (فى ١٠ فبراير ١٩٠٤ و ٤ و ٦ أغسطس ١٩١٤ و ٤ سبتمبر ١٩٣٩ و ١٥ و ١٩ مايو ١٩٤٨ — أوامر وقرارات الحكومة المصرية بمناسبة حروب السنين المذكورة)

تصريح رسمى للحكومة المصرية عن موقفها من دولية القناة بعد جلاء القوات البريطانية (الأهرام فى ٢١ فبراير ١٩٤٧) .

« الكتاب الأبيض الانجليزى عن المحادثات المصرية البريطانية عام ١٩٢٤ » (الاهرام فى ٨ أكتوبر ١٩٢٤) .

Traité du 29 Octobre 1888 (Pour le libre usage du Canal de Suez).

Recueil des Actes de la Compagnie du Canal de Suez (Nov. 30,1854 à Avril 30, 1928).

Commission Internationale pour le libre nsage du Canal de Suez (1885).

Négociations pour le libre usage du Canal de Suez(1886–1887)

Traité de Paix, avec l'Allemagne (Versailles le 28 Juin1919)

Egypte - Soudan, Recueil des documents (Ministère Des Affaires Etrangères - Le Caire, 1947).

Parliamentary Debates — House of Commons (London 24/11/1936).

Parliamentary Debates – House of Lords (London 25/11/1936)

Treaties and acts of Congress relating to the Panama Canal (Annotated 1921).

Despatch from Granville (Jan. 3, 1883) respecting the Suez Canal.

Concessions, Conventions' statutes and Resolutions of the Suez Canal Company, With the Sultan's Firman (London 1883).

Declarations by the Governments relative to the free navigation of the Suez Canal (London, March 1885).

Declarations by the Turkish Government respecting the Suez Canal (1885).

Statement issued by the British Embassy (Cairo, May 7,1946)

فهـــرس

صفحة

صفحة

الفصل الثانى

أحكام معاهدة ١٨٨٨

صفحة

الفصل الثالث

تكييف ونقد والزامية معاهدة ١٨٨٨

الباب الثالث

مركز القناة بعد معاهدة ١٨٨٨

الفصل الأول

التحفظ البريطانى على معاهدة ١٨٨٨

الفصل الثانى

مركز القناة فى حروب ١٩٠٤ و١٩١١ و١٩١٤

الفصل الثالث

أثر معاهدات السلام وميثاق عصبة الأمم على مركز القناة

الفصل الرابع

القناة في النزاع المصرى الانجليزى

الفصل الخامس

القناة فى الحرب العالمية وميثاق الأمم المتحدة ومطالب مصر

الباب الرابع

دراسة مقارنة

الفصل الأول

قناة بنما

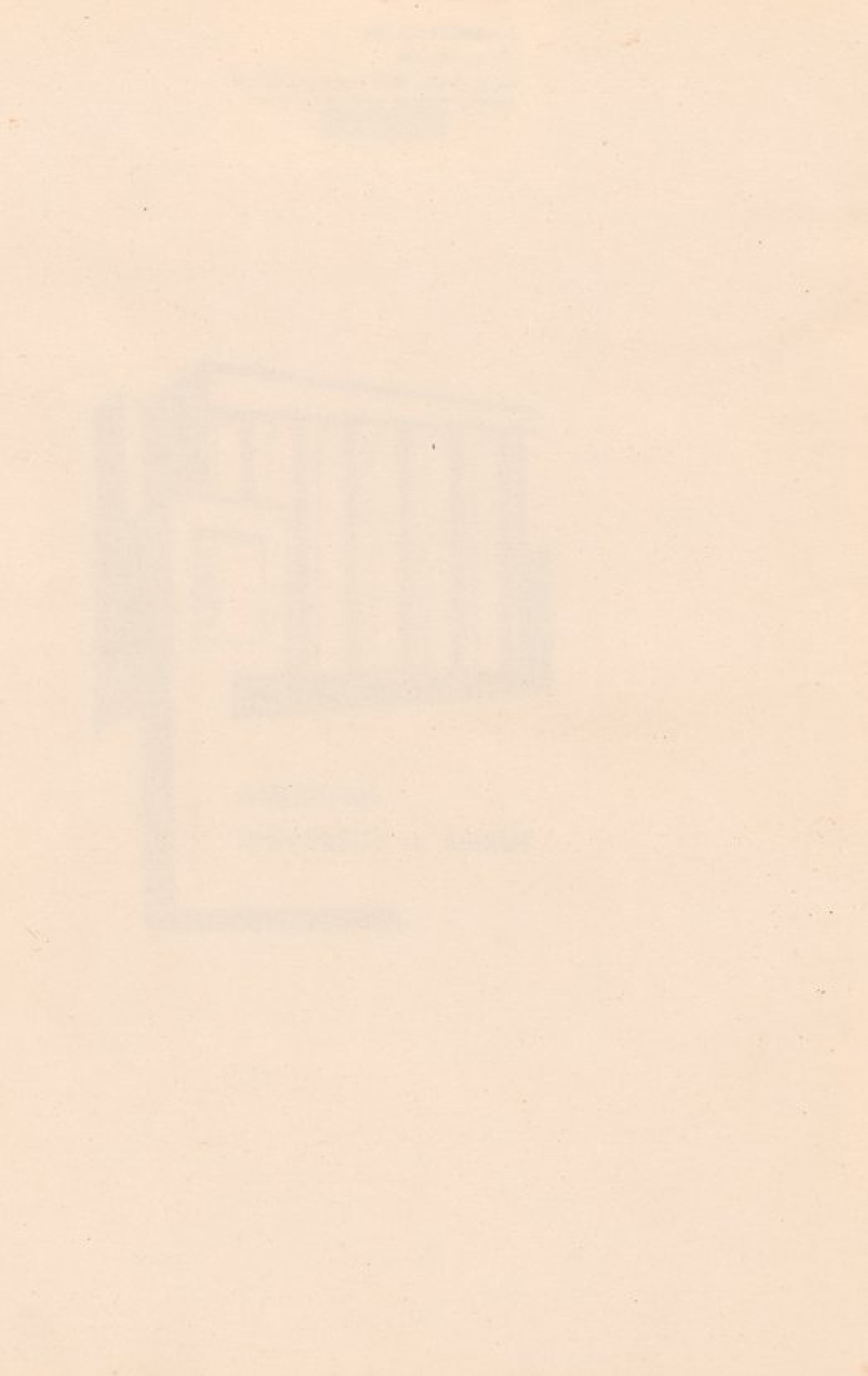
صفحة

الفصل الثانى

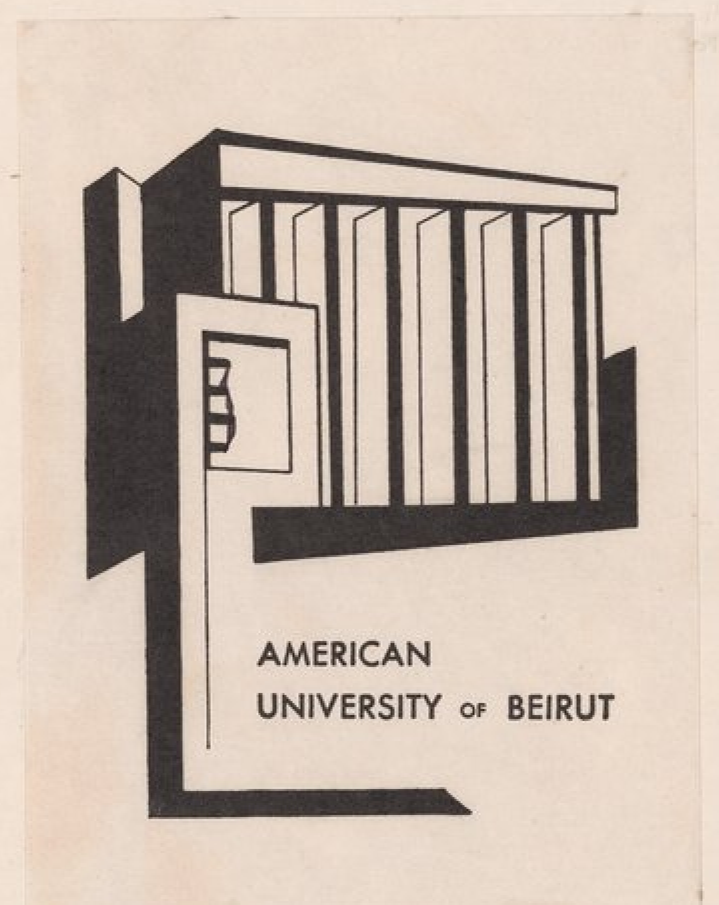
قناة كييل وقناة كورنث

الفصل الثالث

المضايق الطبيعية






AMERICAN
UNIVERSITY OF BEIRUT

